



Bild: SBB

Wohin geht die Reise?

AS 2035, Verkehr '45, Bahn 2050: Weichenstellungen für die künftige Mobilität

Jubiläum I: 20 Jahre Regionalverkehr Ticino-Lombardia TILO
Jubiläum II: 150 Jahre Nationalbahn mit grossem Festanlass



Gerhard Lob

Redaktor
InfoForum

D Handlungsbedarf bei Senioren

Das Schweizer öV-System hat eine ausgezeichnete Qualität. Pünktlichkeit, Sauberkeit, Verbindungen (etwa mit dem Postauto) auch in abgelegene Gegenden: All dies ist keine Selbstverständlichkeit. Die hohe Qualität hat allerdings ihren Preis. Das merken vor allem Personen, die nur gelegentlich mit Bahn oder Bus unterwegs sind. Ist der helvetische öV zu teuer? Über diese Frage lässt sich trefflich streiten. Der Branchenverband Litra tut jedenfalls gut daran, die Preise regelmässig mit anderen europäischen Ländern zu vergleichen. Die jüngste Studie kam zum Ergebnis, dass sich die Schweizer Tarife «im Mittelfeld» befinden (Bericht Seite 8). Bei genauem Hinsehen fällt aber auf, dass es eine Kategorie gibt, die vergleichsweise tief ins Portemonnaie greifen muss: Die Seniorinnen und Senioren. Denn altersspezifische Rabatte gibt es nicht. Die Branche wäre gut beraten, hier nach neuen Optionen zu suchen und dem Vorbild anderer Länder zu folgen.

F Un effort pour les seniors

Le système suisse de transports publics est d'excellente qualité. Ponctualité, propreté, liaisons (notamment, avec les cars postaux), même dans des régions reculées: ça ne va pas de soi. Or, cette qualité a un prix. Les usagers occasionnels sont les premiers à le constater. Partant, les transports publics helvétiques sont-ils trop chers? La question revient ponctuellement. L'association Litra s'applique régulièrement à comparer les tarifs avec ceux d'autres pays européens. La dernière étude en date a conclu que les tarifs suisses se situaient «dans la moyenne» (page 8). Mais à y regarder de plus près, on s'aperçoit néanmoins que, comparativement, la catégorie des aînés doit dépenser davantage qu'ailleurs. En effet, chez nous, il n'existe pas de rabais en fonction de l'âge. La branche serait donc bien inspirée d'explorer de nouvelles options et de suivre l'exemple d'autres pays.

I Uno sforzo per gli anziani

Il sistema di trasporto pubblico svizzero è di qualità eccellente. Puntualità, pulizia, collegamenti (ad esempio con gli autopostali) anche nelle zone più remote. Niente di tutto questo può essere dato per scontato. Tuttavia, l'alta qualità ha un prezzo. Se ne accorgono soprattutto coloro che viaggiano occasionalmente con i mezzi pubblici. I trasporti pubblici svizzeri sono troppo cari? La questione è aperta. In ogni caso, l'associazione di settore Litra fa bene a confrontare regolarmente i prezzi con quelli di altri paesi europei. Lo studio più recente è giunto alla conclusione che le tariffe svizzere si collocano «in media» (articolo a pagina 8). Uno sguardo più attento rivela tuttavia che rispetto agli altri paesi c'è una gruppo di utenti che deve scavare più in profondità nel proprio portafoglio: gli anziani. Questo perché non esistono sconti specifici per l'età. Il settore farebbe bene a cercare nuove opzioni e a seguire l'esempio di altri paesi.

Inhalt

Schwerpunkt «Mobilität der Zukunft»

Verkehr '45: Eine Auslegeordnung 3-5
Internationaler Verkehr: Ein Plädoyer... 6-7

Aktuell

Preisvergleich: Schweiz im Mittelfeld 8
Projekt myRide: Pro Bahn zufrieden 9
Mockups: Pro Bahn bei Test dabei 10
20 Jahre TILO: Revolution im Süden 11
Interview mit TILO-Direktor
Denis Rossi 11-13
Jubiläum 150 Jahre Nationalbahn 15
Billettkontrolle: Mehr Kulanz nötig 16
ÖV-Kolumne: Erstklassige Posse 17

Nachrichten 14 & 20

ÖV-Literatur

Ein Prachtband über Zahnradbahnen ... 18
«Schiffig» – das neue Schiffsmagazin... 19

Citrap Vaud & Astuti

Perspective Rail 2020 21
Premio Euroferr per ASTUTI 22
Tessiner Pro-Bahn-Sektion
ausgezeichnet 23

Impressum

InfoForum 1/2025, Versand: 26. Februar 2025,
Inserate- und Redaktionsschluss: 5. Februar 2025

Herausgeber und Inserate

Pro Bahn Schweiz (PBS)
Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden
des öffentlichen Verkehrs
8000 Zürich
T 044 741 49 90, M 079 401 05 40
www.pro-bahn.ch, edwin.dutler@swissonline.ch
IBAN: CH97 0900 0000 8200 4920 4

Redaktion

Gerhard Lob (gl)
6604 Locarno
T 091 752 38 29
cescato.lob@ticino.com

Mitarbeit Pro Bahn

Johannes von Arx, Roland Arnet, Karin Blättler, Bastian Bommer, Lorenz Degen, Noam Schaulin, Guido Schoch, Kaspar P. Woker; Citrap VD: Daniel Mange;
Gastbeitrag: Kurt Metz

Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektorat

Stefan Schweizer

Druck

Brunner Medien AG
Arsenalstrasse 24, Postfach 1064, 6011 Kriens
T 041 318 34 34
www.bag.ch / info@bag.ch

Grafisches Konzept und Layout

Marco Bernet, Projektathleten GmbH, Zürich
T 044 362 76 77, M 079 472 35 62
www.projektathleten.ch / marco.bernet@bluewin.ch

Weitere Adressen

Siehe Kontakte Pro Bahn auf Seite 23

Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaft

Europäischer Fahrgastverband

Nächste Ausgaben

InfoForum 2/2025, Versand: 28. Mai 2025
Inserate- und Redaktionsschluss 7. Mai 2025
InfoForum 3/2025, Versand: 3. September 2025
Inserate- und Redaktionsschluss: 13. August 2025

Ein leiser Hoffnungsschimmer

Bahnausbauten in der Schweiz: Vom Basar zur sinnvollen Planung dank einer Priorisierung der Projekte? Eine Auslegeordnung zum Projekt «Verkehr '45».

Guido Schoch Ende November wurde die Politik von einer Mitteilung aufgeschreckt: Die Kosten für den Bahn-Ausbau Schritt 2035 (AS 2035) belaufen sich nicht wie vorgesehen auf 16 Milliarden, sondern auf 30 Milliarden Franken. Am 28. Januar 2025 fand in Bern eine Medienkonferenz statt, an der Bundesrat Rösli darüber informierte, dass Professor Ulrich Weidmann von der ETH Zürich beauftragt wird, die geplanten Ausbauprojekte aller Verkehrsträger zu überprüfen und zu priorisieren. Das weckt einen leisen Hoffnungsschimmer.

Ein Fass ohne Boden

Die Schweiz hat ein ausgezeichnetes Bahnsystem, um das wir weltweit beneiden werden. Wir leben aber von den Errungenschaften der Vergangenheit: Bahn 2000 und Neat waren die letzten gesamtschweizerischen, zukunftsgerichteten Visionen. Seither wurden die Mittel ohne langfristiges, gesamtschweizerisches Konzept nach dem Grundsatz «immer mehr vom Gleichen» wie in einem Basar dorthin vergeben, wo am besten lobbyiert wurde, bis das Kartenhaus zusammengebrochen ist. Trotz riesiger Investitionen stagniert der Marktanteil der Bahn gegenüber der Strasse seit Jahren. Ein konstanter Marktanteil der Bahn von 25 Prozent heisst eben auch, dass das Wachstum zu 75 Prozent auf der Strasse stattfindet. Doch damit nicht ge-



Es braucht eine Vision für ein langfristiges Angebotskonzept.

Bild: Gerhard Lob

nug: Auch die Kosten sind total aus dem Ruder gelaufen. Die Mehrkosten setzen sich wie folgt zusammen:

- 3,5 Milliarden Franken Kostenerhöhung bei bestehenden Projekten
- 8,5 Milliarden Franken zusätzliche Projekte, damit der Fahrplan von AS 2035 überhaupt funktioniert
- 1 Milliarde Franken für zusätzliche Bahnhofausbauten
- 1 Milliarde Franken für zusätzliche Planungsarbeiten

Neben den 14 Milliarden Franken Mehrkosten für die beschlossenen Projekte muss der Bund auf Antrag des Parlaments noch weitere riesige Projekte wie beispielsweise die Tiefbahnhöfe Basel und Luzern, einen Tunnel Zürich – Aarau und einen Grimseltunnel prüfen. Diese kosten über 20 Milliarden Franken und sprengen die Mittel des Bahninfrastrukturfonds bei weitem. All diese Projekte sind nicht in einem gesamtschweizerischen Angebotskonzept hinterlegt.

«Verkehr '45»: Die Ausgangslage in Kürze

Gerhard Lob Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) unter der Leitung von Bundesrat Albert Rösli (SVP) will die Ausbauprojekte für Schiene und Strasse priorisieren. Die Verbesserungen der Verkehrsinfrastrukturen auf Strasse und Schiene könnten nicht wie ursprünglich geplant umgesetzt werden, nachdem der jüngste Ausbauschritt für die Nationalstrassen in der Volksabstimmung vom 24. November 2024 von der Bevölkerung abgelehnt wurde, hiess es im Rahmen einer Medienkonferenz. Die Umsetzung des Angebots-

konzepts 2035 der Bahn führe zudem zu erheblichen Mehrkosten. Das UVEK hat deshalb die ETH Zürich beauftragt, die geplanten Ausbauprojekte aller Verkehrsträger zu überprüfen und in einer Gesamtschau (Schiene und Strasse) zu priorisieren.

Die Ergebnisse der ETH werden im dritten Quartal 2025 erwartet. Sie dienen als Grundlage für die nächsten verkehrspolitischen Schritte. Mit dem Projekt «Verkehr '45» will das UVEK nach eigenen Aussagen «eine moderne, gesamtheitliche und verkehrsträgerübergreifende Planung einleiten».

Ein Debakel mit Ansage

Einmal mehr werden Infrastrukturen gefordert, bevor klar ist, welche Anforderungen aufgrund eines langfristigen gesamtschweizerischen (und nicht nur regionalen) Angebotskonzepts überhaupt gefragt sind. Nach Bahn 2000 wurde es verpasst, eine neue Vision zu erarbeiten. Damit haben wir fast 30 Jahre verschlafen und im Blindflug mit der Giesskanne investiert. Es wird nicht dort investiert, wo der grösste Kundennutzen entsteht, sondern hauptsächlich dort, wo die Kantone das beste Lobbying betreiben. Immer mehr vom Gleichen genügt scheinbar nicht. Hinter AS 2035 steckt ein Fahrplan, den es natür- >>>

Etliche Jahre verloren:
Falsche Planung
beim Bahnhof Lausanne.
Rendering: SBB

>>> lich auch braucht, aber kein langfristiges, strategisches Angebotskonzept. Die entscheidende Frage ist: Wie muss die Bahn der Zukunft aussehen, damit möglichst viele Menschen vom Auto und Flugzeug auf den ÖV umsteigen?

Da eine langfristige Strategie fehlt, sind die meisten Projekte des AS 2035 isolierte Einzelprojekte: Nichts anderes als eine Reihe von «Pflästerli», um den Fahrplan 2035 zu erreichen. Auf der Strecke zwischen Lausanne und Genf wird ein Bahnhof nach dem anderen ausgebaut und jetzt noch ein Tunnel ergänzt, ohne die Frage zu beantworten, ob eine Neubaustrecke (teilweise parallel zur Autobahn) «à la Mattstetten – Rothrist» nicht deutlich günstiger wäre, da man nicht unter Betrieb bauen müsste, nicht alle Bahnhöfe komplett erneuern müsste und mit wenigen Weichen auskommen würde. Die Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist hat rund 30 Millionen Franken pro Kilometer gekostet, während man bei der Ergänzung der bestehenden Strecke zwischen Lausanne und Genf mit einem oder zwei zusätzlichen Gleisen mit weit über 100 Millionen Franken pro Kilometer rechnet. Zudem könnte man eine attraktive Fahrzeitverkürzung erreichen, hätte bei Störungen eine Umleitungsstrecke und würde die Fahrgäste nicht während der jahrzehntelangen Bauzeit mit Langsamfahrstellen und Streckenunterbrüchen beeinträchtigen. Auch wird isoliert ein Tunnel Zürich – Aarau geplant, ohne zu wissen, wie das Nadelöhr Olten behoben werden kann.

Wir brauchen eine Vision über 2035 hinaus, da viele Projekte erst später in Betrieb gehen werden. Aufgrund der langen Zeitdauer von der Planung bis zur Eröffnung sind viele Projektanpassungen und somit Kostensteigerungen unausweichlich, wenn das Endziel unbekannt ist. Im besten Fall wird das wie beim Bahnhof Lausanne enden, wo nach 14 Jahren Planung klar wurde, dass der Bahnhof weder aus betrieblicher Sicht noch mit den Fahrgastflüssen funktioniert, und im schlimmsten Fall wie in Stuttgart, wo diese Einsicht erst kommt, wenn der Bau fast vollendet ist. Wer so baut, muss sich nicht wundern, wenn die Kosten aus dem Ruder laufen.



Die Politik muss endlich erkennen, dass sie nicht zuerst über Infrastrukturen diskutieren muss, sondern über Angebote. Niemand baut ein Haus, ohne zu wissen, wofür dieses genau gebraucht wird und was die Anforderungen sind. «Perspektive Bahn 2050» des Bundesamtes für Verkehr (BAV) hätte ein solches Konzept sein können. Die erste Version wurde 2022 veröffentlicht und war absolut unbrauchbar. Weit über 1000 Seiten Studien von verschiedenen Ingenieurbüros und auch der SBB wurden erstellt. Wer dann den Bericht des BAV las, staunte nicht schlecht. Man kam nicht um das schlechte Gefühl herum, der Bericht sei schon vorher geschrieben worden, mit dem Ziel, ja nichts an der

bestehenden Politik des BAV zu ändern. Es wurden hauptsächlich leere Behauptungen und keine Fakten kommuniziert, welche eine fachliche Diskussion ermöglicht hätten. Aus all den Expertenberichten wurden nur jene Meinungen rausgepickt, die in dieses Bild passten, andere Meinungen wurden nicht erwähnt. Pro Bahn hat dazu am 11. Oktober 2022 eine ausführliche Stellungnahme verfasst (abrufbar über unsere Homepage www.pro-bahn.ch). Im Herbst 2024 hat das BAV dann einen «vertiefenden Bericht zur neuen Bahnstrategie» publiziert, welcher ein erster Schritt in die richtige Richtung sein kann.

Was wird vom Bund überprüft?

Angesichts der hohen Mehrkosten für die Bahn und der Ablehnung des Ausbaus der Nationalstrassen hat das UVEK entschieden, die geplanten Projekte für Strassen- und Schieneninfrastruktur zu überprüfen. Die ETH Zürich unter der Leitung von Professor Ulrich Weidmann übernimmt die Überprüfung in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Strassen, dem Bundesamt für Verkehr und dem Bundesamt für Raumentwicklung.

Alle vom Parlament beschlossenen Projekte ohne Baubewilligung werden überprüft. Zu klären ist, welche Infrastrukturprojekte für die Schweiz Priorität aufweisen und welche allenfalls zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden sollen. Insgesamt werden mehr als 260 Bahnpro-

Eine neue Infrastruktur muss zwingend eine Notwendigkeit für neue Bahnverbindungen sein, sonst ist sie überflüssig.



jekte von Weidmann und dem Bund unter die Lupe genommen. Darunter fallen 180 beschlossene Projekte, für die noch keine Baubewilligung vorliegt. Hinzu kommen sechs Projekte, die der Bund im Auftrag des Parlaments vorrangig prüfen muss, darunter die Tiefbahnhöfe Luzern und Basel, die Ausbauten zwischen Winterthur und St. Gallen sowie zwischen Lausanne und Bern und der Grimseltunnel. Ebenfalls in die Überprüfung einbezogen sind 80 Projekte, die zur Konsolidierung des Angebots ab 2035 erforderlich sind. Weiter wird untersucht, wie die einzelnen Projekte von Strasse und Schiene zusammenhängen, wobei auch die Agglomerationsprogramme einzubeziehen sind. Der Bund stoppt sie nicht, sondern setzt die Planungsarbeiten fort. Einige Vorhaben könnten sich je nach Priorisierung um bis zu zehn Jahre verzögern.

Die Projektpriorisierung basiert auf bestehenden Grundlagen wie dem Sachplan Verkehr, den Verkehrsperspektiven 2050, der Perspektive Bahn 2050, dem Angebotskonzept 2035 und dem strategischen Entwicklungsprogramm für die Nationalstrassen. Das Projekt läuft unter dem Namen «Verkehr '45». Die Ergebnisse der ETH werden im dritten Quartal 2025 erwartet und dienen als Grundlage für die nächsten verkehrspolitischen Schritte. Unabhängig von deren Priorisierung wird die Projektplanung fortgesetzt, um Verzögerungen zu vermeiden.

Klare Transparenz nötig

Pro Bahn Schweiz begrüsst grundsätzlich das Vorgehen des UVEK, die Verkehrsprojekte als ersten Schritt zu priorisieren. Die geplanten Projekte übersteigen den finanziellen Rahmen und sie dürften – da meist unter Betrieb gebaut wird – allzu grosse Auswirkungen auf einen zuverlässigen und attraktiven Fahrplan für die Reisenden haben. Es ist daher richtig zu prüfen, was jetzt unbedingt erforderlich ist und was auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden kann. Die Kriterien der Priorisierung müssen aber in einem Zwischenschritt offen kommuniziert werden. Angesichts des «reichen Geldsegens» der letzten Jahre dürften einige Projekte auch nicht nötig und allzu luxuriös sein. Immer wieder hörte man den Spruch: «Wir haben ja die finanziellen Mittel».

Mit dieser Überprüfung kann auch verhindert werden, dass weitere Milliarden in Projekte investiert werden, die in keinem langfristigen Angebotskonzept (über 2035 hinaus) hinterlegt sind und kaum Nutzen stiften.

Forderungen von Pro Bahn Schweiz

Nur wenn die Chance genutzt wird, anschliessend in einem zweiten Schritt ein langfristiges, gesamtschweizerisches Angebotskonzept – wie bei Bahn 2000 – zu erarbeiten, stiftet das geplante Vorgehen einen Nutzen. Es genügt nicht, AS 2035 in «Verkehr 45» umzubenennen.

Zuerst muss geklärt werden, wie es gelingt, möglichst viele Menschen dazu zu bewegen, auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Daraus muss ein langfristiges, gesamtschweizerisches Angebotskonzept erarbeitet werden, wo die Grundsätze für den Ausbau festgelegt werden (beispielsweise die Definition der gewünschten Fahrzeiten zwischen den wichtigsten Zentren, Definition der Anschlussknoten, Taktdichte, etc.). Sobald die Eckpunkte für den internationalen und nationalen Fernverkehr stehen, können diese auch für den Regionalverkehr festgelegt werden. Kurzum: Eine Planung von oben nach unten ist nötig. Planen zuerst die einzelnen Regionen den Regionalverkehr für sich, wäre es reiner Zufall, wenn die Anschlüsse an den Fernverkehr oder die Nachbarregion funktionieren würden.

Der vom BAV im September 2024 publizierte «vertiefende Bericht zur neuen

Bahn-Strategie» könnte ein Ausgangspunkt für die weitere Bearbeitung und schliesslich für die politische Diskussion und Beschlussfassung über die Bahn-Strategie der Zukunft sein. Aus diesem Angebotskonzept würden sich automatisch die notwendigen Infrastrukturinvestitionen ergeben, die dann am richtigen Ort und mit der richtigen Kapazität gebaut werden können. Allerdings sind aus Sicht von Pro Bahn Schweiz die Prioritäten mit der Konzentration auf kurze und mittlere Distanzen im Bericht zu einseitig gesetzt. Zumindest gibt es auch eine Analyse, welche Bahn zum Auto auch auf längere Distanzen nicht konkurrenzfähig ist und schneller werden muss. Die Vorteile der Bahn gegenüber der Strasse kommen aber nicht zur Geltung: Dies sind hauptsächlich Geschwindigkeit und Flächeneffizienz. Geschwindigkeit ist ein echter Marktvorteil, Häufigkeit dämpft lediglich einen Systemnachteil.

Da das Angebot in den letzten Jahrzehnten nur verdichtet wurde, konnte es gar keinen Marktanteilsgeinn geben. Häufigkeit erhöht Kosten, Geschwindigkeit würde die Produktivität erhöhen. Je komplexer die Angebotsstruktur wird, desto teurer die Infrastruktur. Die meisten Kapazitätsengpässe ergeben sich aus der Fahrplanstruktur, nicht aus der Nachfrage. Diese Fragen der Prioritätensetzung müssten baldmöglichst in einer breiten politischen Diskussion geklärt werden.

Schlussfolgerungen

Eine wirksame und effiziente Investitionspolitik, welche die Menschen zum Umsteigen bewegt, ist erst möglich, wenn die Kantone und Interessenvertreter nicht mehr Infrastrukturen fordern, sondern ein konkretes Angebot (beispielsweise in dieser Form: «Wir wollen auf der Linie X den 15-Minuten-Takt. Welche Infrastruktur dafür erforderlich ist, ist nicht unser Problem, sondern Sache der Transportunternehmung und des BAV»). Eine neue Infrastruktur muss zwingend eine Notwendigkeit für neue Bahnverbindungen sein, sonst ist sie überflüssig. Ein Ende des sinnlosen, teuren und wenig wirksamen Basars in der Politik um Infrastrukturen ist nur so möglich.

Metropolitanräume verbinden

Ein Plädoyer für mehr Tageszüge im internationalen Bahnverkehr ab der Schweiz zu weiteren Destinationen, um die gesetzten Klimaziele im Verkehr zu erreichen.

Kaspar P. Woker Mitte Dezember referierte Christa Hostettler, die neue Direktorin des Bundesamts für Verkehr (BAV), vor Parlamentarierinnen und Mitgliedern der Vereinigung SwissRailvolution zur «Perspektive Bahn 2050». Für einmal ging es nicht um Milliarden Franken und nötige Bauwerke, sondern um die «räumliche Konkretisierung» späterer Schritte.

In der Dokumentation sind mir zwei Aspekte aufgefallen. Die Vernetzung der ineinandergreifenden Siedlungsräume und das Gewicht, das dem Nahverkehr bis 50 Kilometer zugeordnet wird. Über längere Distanzen durch die Alpen wie durch das Mittelland erringt die Bahn einen höheren Modalsplit. Dies gilt über weite Distanzen sogar zwischen Anfangs- und Endpunkt einer Reise, nicht nur bahnhofbezogen. Das BAV sieht daher den grösseren Handlungsbedarf im Kapazitätsausbau des Schienennetzes, weniger in kompetitiver Geschwindigkeit und Reisezeitverkürzung. Dem Ausbau der Feinverteilung, auch Tram und Bus, sei der Vorrang zu geben.

Die Frage, ob und wie die «Perspektive Bahn 2050» die vom Bund definierten Klimaziele beeinflusst, bleibt noch unbeantwortet. Das BAV setzt primär auf Vermeidung von (Auto-)Fahrten im Nahverkehr, respektive Umsteigen auf den öV, was zu einer Reduktion des CO₂-Ausstosses füh-

ren müsste. SwissRailvolution weist darauf hin, dass auf Langstrecken (für Schweizer Verhältnisse: über 80 Kilometer) mehr Personenkilometer generiert werden als im Nahverkehr insgesamt. Deshalb sollte laut SwissRailvolution die Stärke der Schiene genutzt werden, das heisst dichte und vor allem schnellere Verbindungen zwischen den Metropolitanräumen.

Hier ist ein Blick auf den Freizeitverkehr angezeigt, der mehr als die Hälfte aller Personenfahrten ausmacht. Die Reise – in der Regel über weite Distanzen oder per Flug – generiert im Tourismus den höchsten CO₂-Ausstoss. Die Bahnen haben dies europaweit erkannt. Gilt dies auch für die SBB? Sicherlich für Reisen auf inländischen Achsen. Genf – Bern – Chur, Zürich – Lenzburg – Visp (Domodossola), Basel – Göschenen – Locarno und andere mehr. Führt die Reise über die Grenze, auferlegen sich die SBB eine unverständliche Zurückhaltung.

Potential vorhanden

Das Potential für Tagesfahrten von sechs bis neun Stunden Dauer ist vorhanden, allerdings nur bei zuverlässigem, pünktlichem Verkehren von A bis Z des im Fahrplan versprochenen Angebots. Die SBB betonen international stets die Kooperationen mit DB, ÖBB und FS. Jenseits der Grenze haben die Partner das Sagen. Da-

neben streicht Lyria als SNCF/SBB-Tochter unverändert ihre Destination Paris heraus. Doch Frankreich besteht nicht nur aus der Cité des Lumières.

Die Flaggsschiffe der SBB im internationalen Verkehr (Giruno/Astoro) erreichen Höchstgeschwindigkeiten von 250 km/h. Zu langsam, um auf den Hochgeschwindigkeitsnetzen zugelassen zu sein. Rom, Marseille, Montpellier, Barcelona, Bordeaux, Luxemburg, Brüssel und Amsterdam lassen grüssen. Diese Metropolitanräume, aber auch südliche Ferienzele, sind ab der Schweiz nur mit Umsteigen erreichbar.

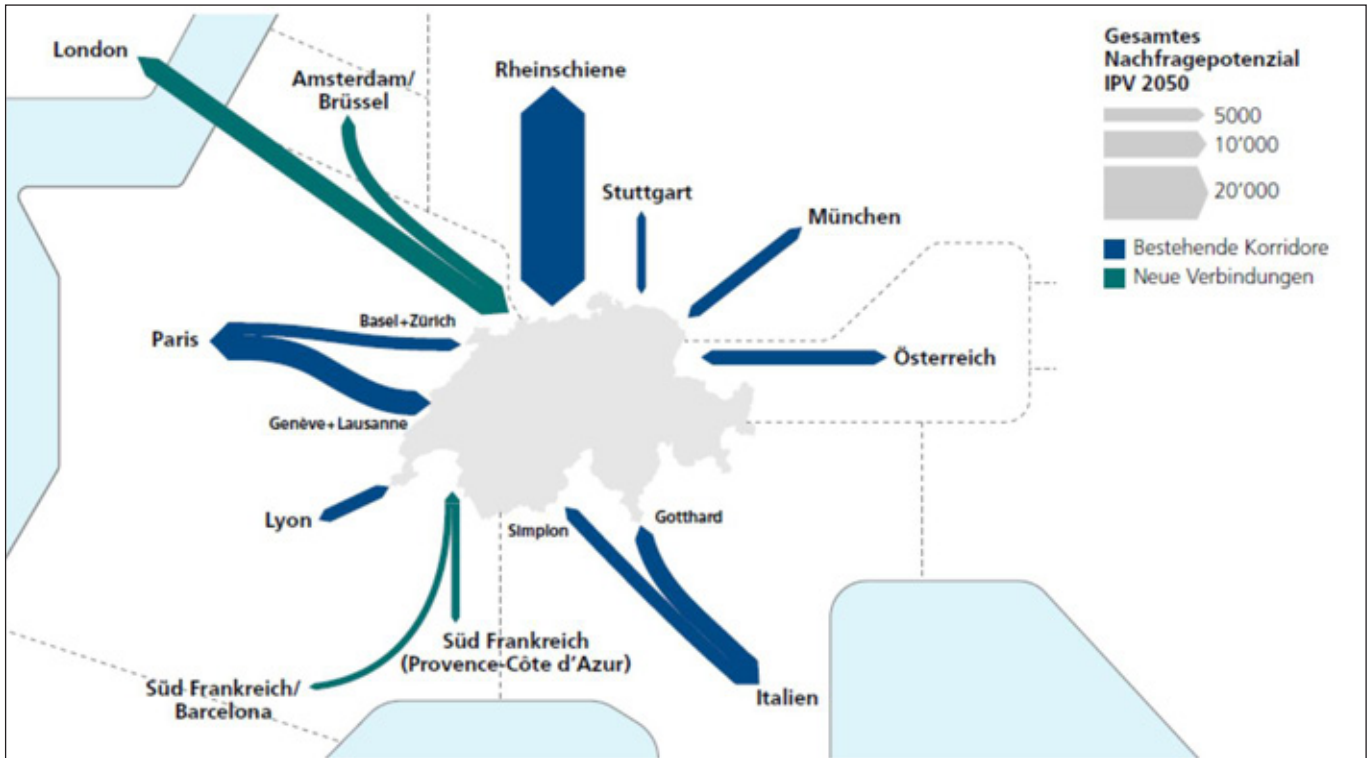
Das Verlagerungspotenzial ist gross, zugleich lassen gewisse direkte «Wunschverbindungen» Fragen aufkommen, etwa diejenige nach London. Spezifisches Rollmaterial ist gefragt und die Abfertigungsanlagen aller Halte-Bahnhöfe müssen den britischen Einreisevorschriften genügen. Andernfalls ist in Lille-Europe ein Zwischenstopp einzulegen, um dort eine flughafenähnliche Zollkontrolle über sich ergehen zu lassen. Eurostar wird nie «Schweiz-fähige» Triebzüge beschaffen, nur um bis Basel vorstossen zu können. Für Amsterdam und Brüssel, via Strassburg – Luxemburg oder via «Rheinschiene» liessen sich sicher Geschäfts- wie Genussreisende von einer Tagesfahrt überzeugen, sofern der Metropolitanraum Zürich (und nicht nur Basel) mit Strassburg verbunden wäre. Ab der Elsass-Metropole reist man auch direkt nach Lille-Europe, inklusive Anschluss nach London. Damit liesse sich der lästige Bahnhofwechsel in Paris vermeiden. Definitiv unterschätzt wird das Potential Richtung Provence/Languedoc, insbesondere ab der französischen Schweiz.

Die Frage der Nachtzüge mit ihren relativ kleinen Transportkapazitäten sei hier bewusst ausgeklammert, zumindest bis sich diese durch eine befriedigende Qualität auszeichnen. Fehlendes Rollmaterial, Umleitungen mit grossen Verspätungen und Ausfälle treiben auch «Aficionados» zum Flug, es sei denn, es existieren parallel getaktete Tagesangebote auf der Schiene wie die Railjets nach Wien. Jede Nachtzug-



Verbindungen in die Nachbarländer: ICE, Giruno und TGV Lyria.

Bild: SBB



BAV-Vision: Verdoppelung der Anzahl Verbindungen zwischen der Schweiz und Europa.

Grafik: BAV

destination sollte parallel mit einer hochwertigen Tagesverbindung erreichbar sein, inklusive intelligenter Kombitickets.

Umsteigefrei nach Lyon

Verschiedene Metropolitanräume sind mit Strassburg oder Lyon verbunden. Diese Zentren aus der Schweiz direkt zu erreichen, muss im Interesse der SBB sein, was allerdings nicht ganz einfach umzusetzen ist. Für Genf – Lyon bestimmt und finanziert die Region Auvergne-Rhône-Alpes die TER-Züge (Transport express régional), 10 mal täglich mit 5 bis 6 Zwischenhalten und meist sehr beschränktem Platzangebot. Ein überlagertes Fernverkehrskonzept Lausanne – Genève – Bellegarde – Lyon mit passenden Triebzügen wäre erwünscht. Die kommenden Oxygène-Züge der SNCF oder die Giruno der SBB müssten dazu lediglich technisch aufgerüstet und gegenseitig zugelassen werden.

Damit stünden die SNCF respektive die SBB in der kommerziellen Verantwortung. Wirtschaftliche Überlegungen sprechen eher für eine Kooperation statt Auslandsfahrten im Free-Access. Trotz mühsamer Liberalisierung des französischen Netzes ist auch die Verlängerung AVE-Zug Barcelona – Montpellier – Lyon von Renfe unter der Marke «El AVE Catalán» bis Genf denkbar. Das erinnert an den seinerzeit sehr geschätzten TEE-Zug Catalan-Talgo. In weniger als sieben Stunden liessen sich

die Metropolitanräume Léman, Lyon und Barcelona auf der Schiene verbinden.

Ähnlich stellt sich die Zukunft für Basel – Strassburg. Hier ist die Region Grand-Est federführend. Sie bietet zwar heute das beste TER-Angebot Frankreichs. Die Region hat den Ersatz des in die Jahre gekommenen Rollmaterials in die Wege geleitet. Um zukünftig Basel SBB zu erreichen, muss dieses für beide Stromsysteme und vorausschauend auch mit ETCS ausgerüstet sein. Oxygène oder Giruno wären mit 200 bis 250 km/h ausreichend schnell und könnten die Metropolitanräume Zürich/Basel – EuroAirport – Strassburg – Metz – Luxemburg miteinander verbinden.

SNCF und SBB müssten sich hier in einer Kooperation finden. Beidseits der Grenze sind die nationalen Player (nicht die Regionen) und unternehmerisches Handeln gefragt, damit der internationale Fernverkehr auch Richtung Westen nicht nur aus TER-Regionalzügen und der TGV-Anbindung an die Gare de Lyon in Paris besteht. Immerhin hat das schweizerische Parlament die 30 Millionen Franken zur Förderung des internationalen Bahnverkehrs freigegeben.

Im Transit durch die Schweiz?

Die ausgebauten Transitrouten durch die Schweiz lassen auch europäische Metropolitanräume näher rücken. Rom – Zürich – Frankfurt oder das Wiederaufleben

der Tageszüge München – Zürich – Mailand sowie Paris – Lausanne – Mailand und Mailand – Bern – Strassburg – Brüssel böten für Trenitalia, SNCF, SBB und DB neue Märkte. Bei guten Anschlüssen und zuverlässigem Betrieb brächte dies auch Unterwegs-Regionen wie dem Tessin, dem Wallis, dem Berner Oberland oder der Bodensee-Region touristische Impulse.

Trenitalia würde mit ihren hochklassigen Frecciarossa-Zügen in Kooperationen oder im Free-Access ein starkes Zeichen für die SBB und die Schweiz setzen. Nebeneffekt: Weniger Umsteigen in Milano Centrale. Brenner und Mont-Cenis sind 2030 durchbohrt. Die Metropolen beidseits der Alpen werden dannzumal mit Umfahrung der Schweiz durch Frecciarossa- oder Italo-Züge direkt verbunden – wohl im Free-Access unter Staatsbahnen, so wie sich heute SNCF, Trenitalia und Renfe einen harten Wettbewerb liefern.

Das Nachfragepotential der Schweiz mag kleiner sein als jenes anderer Länder, doch als fleissigste Bahnfahrer punkten wir in Europa. Das sollte im Markt des internationalen Verkehrs stärker zu Gunsten von mehr und besseren Verbindungen ausgespielt werden. Als Kooperationsbahn dürften die SBB dabei selbstsicherer vorpreschen und die Kundenbedürfnisse stärker gewichten. Ein besseres Angebot bringt neue Gäste auf die Bahn. Es geht auch darum, die gesetzten Klimaziele zu erreichen.

ÖV-Branche verteidigt ihre (hohen) Preise

Gemäss einer Vergleichsstudie des Informationsdienstes Litra mit einigen westeuropäischen Ländern liegen die Fahrkosten in der Schweiz kaufkraftbereinigt im Mittelfeld.

Gerhard Lob Die Qualität des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz ist unbestritten sehr hoch. Das gilt für die Pünktlichkeit, die Dichte des Angebots und das Rollmaterial. Doch wie steht es um die Preise? Regelmässig wird der Vorwurf laut, die Tickets in der Schweiz seien zu teuer. Die Branche steht unter Druck, ihre Preispolitik zu verteidigen.

Daher hat nun der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, Litra, erneut durch das Forschungsunternehmen Infras die öV-Preise und das öV-Angebot in der Schweiz mit Deutschland, Österreich, Frankreich, Italien, den Niederlanden und Grossbritannien vergleichen lassen. Es ist die fünfte Studie dieser Art seit 2013. «Und hier schneidet die Schweiz einmal mehr gut ab, liegt preislich gesehen im europäischen Mittelfeld. Günstiger als in der Schweiz ist das Angebot in Italien, während Grossbritannien die mit Abstand höchsten Preise aufweist», so Litra-Präsident und Mitte-Nationalrat Martin Candinas an einer Medienkonferenz im Januar in Bern.

Preisvergleiche zwischen Ländern sind nicht einfach, daher wurden die Preise für die Studie kaufkraftbereinigt. Dazu kommt, dass jedes Land eigene Angebote und Rabatte hat, was Auswirkungen auf Vielfahrer und Gelegenheitsfahrer hat. So zeigt die Studie auf: Am günstigsten reisen Personen in den Niederlanden in der Ka-

tegorie «Stadt aufs Land». Denn mit dem Angebot «Weekend Vrij» sind Zugfahrten am Wochenende, abgesehen von einer Grundgebühr, kostenlos. Ein solches Angebot gibt es in der Schweiz nicht. Interessant auch der Fall Deutschland: Dort sind die Preise für Erwachsene in der Kategorie «Tägliche Fahrten in einer Stadt» zwischen 2013 und 2024 durch das Deutschlandticket um rund 44 Prozent gesunken. Auch in Österreich sind die Fahrkosten durch das «KlimaTicket» im Schnitt um 26 Prozent gefallen.

Dynamisches Pricing boomt

Unbestritten ist mittlerweile, dass die günstigsten Einzeltickets erworben werden können, wenn früh gebucht wird. Das so genannte dynamische Pricing wird immer wichtiger. Bei den SBB wird dies bei den Sparbilletten besonders deutlich, aber auch die Deutsche Bahn oder Trenitalia gewähren Frühbuchern ausserordentlich hohe Rabatte. Vor kurzem hat die Deutsche Bahn 2 Millionen Tickets für Städteverbindungen für 19,99 Euro auf den Markt geworfen.

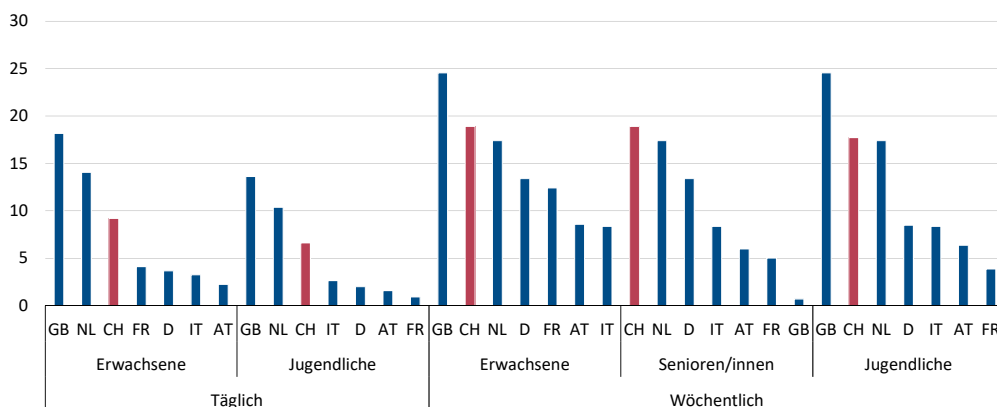
Doch alle Vergleichsstudien können nicht verschleiern, dass die Preise in der Schweiz effektiv sehr hoch sind. Das gilt vor allem für Reisende, die kein Halbtax-Abo haben und den regulären Preis für ein Streckenbillet bezahlen müssen. Zwei Personen, die ohne Halbtax beispielsweise von

Lugano nach Locarno und retour fahren, müssen dafür 76,40 Franken bezahlen. Eine vergleichbare Entfernung im gleichen Zug (RE80) von Chiasso nach Mailand in Italien kostet für zwei Reisende hingegen rund 22 Franken (6 Euro pro Strecke). «Das Halbtax sollte in der Schweiz eigentlich jeder haben», sagt Candinas gegenüber dem InfoForum zu diesem Preisbeispiel. Die Litra-Studie räumt ihrerseits ein, dass die öV-Tickets für Seniorinnen und Senioren in der Schweiz vergleichsweise teuer sind, weil es keine spezifischen Altersrabatte und vergünstigte Seniorentarife gibt. Sehr preiswert können Seniorinnen und Senioren den öV in Grossbritannien und Österreich nutzen.

Die von Litra in Auftrag gegebene Studie unterscheidet sich von einer Studie der NGO «Transport & Environment», die im vergangenen Dezember die SBB bei einem Vergleich von 27 europäischen Bahngesellschaften zuerst zur zweitbesten Bahn in Europa gekürt hat. Doch nach einem Update rutschte die SBB auf Platz 11 ab, weil zuerst nur die Halbtax-Preise und nicht die Vollpreise berücksichtigt worden waren. Kurzum: Eine teure Bahn. Die Litra-Studie ihrerseits vergleicht nicht nur Einzelbillette, sondern auch Fahrten, die mit Rabatten erworben oder über Abos bezahlt werden. Zudem wird nicht nur die Bahn, sondern das ganze öV-System inklusive Bus und Tram betrachtet.

Fahrten innerhalb eines Metropolitanraums – Überblick

CHF pro Arbeitstag / Retourfahrt



Bei Fahrten innerhalb eines Metropolitanraums schneidet die Schweiz nicht sehr gut ab: ÖV-Preise 2024 kaufkraftbereinigt. Grafik: Litra

Entscheid für Ende 2025 erwartet

Das neue Preissystem «myRide» dürfte das bestehende Tarifsysteem ablösen.

Gerhard Lob Seit Mitte Mai 2024 testen und bewerten über 3000 Kundinnen und Kunden im Rahmen des Projekts «myRide» ein neues Preissystem. Dabei werden nicht (wie heute) festgelegte Tarife und Zonen berechnet, sondern jeweils die tatsächlich zurückgelegten Distanzen. Im Feldtest wird zusätzlich der Ansatz erprobt, wonach jemand, der regelmässig reist, zunehmend günstiger fährt. Im Test müssen sich Nutzerinnen und Nutzer nicht im Vorfeld auf einen bestimmten Abonnements-Typ festlegen, sondern können vom ersten Moment an einfach losfahren und haben automatisch den richtigen Fahrausweis. Zusätzlich haben die Reisenden immer die vollständige Kostentransparenz – das neue System informiert vor und nach der Reise

über die Kosten für die gewählte bzw. gefahrene Strecke.

Während der gesamten Feldtest-Phase sind Nutzerinnen und Nutzer zu ihrem Nutzungsverhalten und ihrer Zufriedenheit befragt worden. Die Ergebnisse sind laut Alliance Swiss Pass positiv: Die Testerinnen und Tester schätzen, dass sie frühzeitig und direkt an der Systementwicklung beteiligt sind. Die Umfragen ergaben insgesamt ein positives Stimmungsbild. Basierend auf den positiven Rückmeldungen hat die öV-Branche (Alliance SwissPass) beschlossen, den bestehenden System-Prototyp im Rahmen einer Reifephase weiterzuentwickeln, offene Fragen im Detail zu klären und mögliche Risiken zu bewerten. Damit legt die öV-Branche nach eigenen Angaben die



Basis für die einfache und selbstverständliche Nutzung des öffentlichen Verkehrs der Zukunft. Voraussichtlich Ende 2025 entscheidet die öV-Branche, ob und wann das neue Preissystem eingeführt wird.

Internet: www.myride.ch

Pro Bahn Schweiz begrüsst «myRide» als neuen öV-Tarif der Zukunft

Bastian Bommer/Karin Blättler Noch ist es erst ein Pilotprojekt mit knapp 3000 Testpersonen. Der geplante Tarif für Einzelbillette ist grundlegend neu und ersetzt die heutige komplexe Tarifstruktur mit nationalen Billetten und verschiedenen Zonensystemen. Er ist neu einfach schweizweit einheitlich, transparent und räumt mit dem heutigen unseligen Tarifwarr auf.

Die Abrechnung bei myRide basiert auf der Anzahl gefahrener Kilometer. Kundenfallen gehören dann der Vergangenheit an. Wer kennt sie nicht. Sie gaben immer wieder Anlass zu medialen Schlagzeilen, so wie erst kürzlich mit einem alleine reisenden 11-jährigen Jungen, der in der falschen S-Bahn sass, weil seine Mutter für ihn das falsche Billett gelöst hatte und er deshalb den Zug verlassen musste.

Die häufigsten Kundenfallen:

- falsches Billett (verschiedene Reisewege zwischen zwei Orten möglich und somit unterschiedliche Billettpreise, ohne Geografiekenntnisse nicht immer nachvollziehbar)
- keine Zugbindung mehr, falls man z.B. den früheren Zug doch noch erwischt

- Anschlussbillette bei Reisen über die Zonengrenze hinaus (sass man im Fernverkehrszug, der nicht an der Zonengrenze hält, hatte man kein gültiges Billett, was aus Kundensicht nicht nachvollziehbar ist, auch wenn es hierfür eine tarifarische Erklärung gibt)

Löst man das myRide-Smartabo, so erhält man sogar sofort die Billette zum halben Preis. Das Smart Abo ist nichts anderes als ein Halbtaxabonnement auf Monatsbasis zum Preis von 15 Franken und es kann monatlich auch nur bei Bedarf gelöst werden. Die Einstiegshürde ist mit 15 Franken tief gegenüber den 190 Franken für ein Jahres-Halbtax. Dadurch wird der öV auch für Gelegenheitsnutzer attraktiver. Zusätzlich ist ein Bonussystem vorgesehen. Je mehr man fährt, desto höher fällt der transparent ausgewiesene Bonus aus.

In der myRide-App kann mittels Preisauskunft der Preis vor der Fahrt für eine Reise oder Verbindung abgerufen werden. Vorerst wird myRide nur für die digitale Nutzung ausgearbeitet. Später wird auch eine Lösung für nicht-digitalaffine Reisen bereitgestellt. Bis dahin bleibe gemäss

heutigem Wissenstand das bisherige Tarifsysteem bestehen.

Pro Bahn begrüsst das innovative Tarifprojekt, erfüllt es doch weitgehend den Grossteil unserer Forderungen der letzten Jahre nach einem bezahlbaren standardisierten schweizweiten Tarif. Für Pro Bahn zentral ist, dass

- zwingend wie zugesichert baldmöglichst auch eine myRide-Lösung für Reisende ohne Smartphone bereitgestellt wird.
- der heute einfache einheitliche transparente Tarif nicht wieder aufgebläht wird, weil der tausendste Spezialfall auch noch abgedeckt werden muss. In der Einfachheit liegen die Kundenfreundlichkeit, der Kundennutzen sowie die Kosteneinsparung der Transportunternehmen.

Wir hoffen, dass die Projektverantwortlichen und Projektentscheidungssträger sich für myRide entscheiden. Pro Bahn begleitet den Prozess. Nicht selten haben heute Reisende ein ungutes Gefühl, ob sie ein richtiges Einzelbillett auf sich tragen. MyRide lädt geradezu zum Umsteigen auf den öV und zum entspannten Reisen ein.

Blick in die Zukunft

Die SBB wollen wegen geänderter Reisebedürfnisse herausfinden, welche Sitzplatzkonzepte in Zukunft gefragt sind. Pro Bahn war bei einem Test der Mockups dabei.

Noam Schaulin Die SBB setzen sich momentan mit der Zukunft ihrer Fernverkehrszüge auseinander. In einer sehr frühen Phase der Neubeschaffung untersuchen sie neue Sitzplatzkonzepte für allfällige neue Doppelstockzüge, welche ab Ende der 2030er-Jahre zum Einsatz kommen könnten. Zu diesem Zweck haben sie in Bern verschiedene Ideen für neue Inneneinrichtungskonzepte aus Holz gebaut und getestet. Ergänzt wurden die Holzbauten durch Virtual-Reality-Brillen, welche ein Bild der weiteren Inneneinrichtung vermitteln sollten.

Neben anderen Interessen-, Reisenden- und Berufsgruppen konnte auch eine Vertretung von Pro Bahn Schweiz die Mockups besichtigen, einen Eindruck gewinnen und Rückmeldungen geben. Der Fokus lag dabei auf der Nutzbarkeit für die verschiedenen Kundengruppen des öffentlichen Verkehrs, welche von Pro Bahn vertreten werden.

Klar ist: Eine Revolution wird es nicht geben, das altbekannte Viererabteil mit der Vis-à-vis-Bestuhlung wird auch in Zukunft die Fernverkehrszüge der SBB prägen. Die weiteren gezeigten Konzepte im Ideenpool umfassen unter anderem einen Treffpunkt, eine weiterentwickelte Lounge sowie Velo-Zonen kombiniert mit Sitz- und Arbeitsplätzen. Zumindest als Ideen sind die meisten dieser Konzepte gelungen, der Teufel steckt aber bekanntlich im Detail. Der Fokus der Besichtigung lag daher auf den kleinen Dingen, die den entscheidenden Unterschied ausmachen. Die einfache Bedienung von beweglichen Elementen wie Klappstischen, Armlehnen und Ve-



Blick in die Zukunft auch mit Virtual-Reality-Brillen.

Bilder: SBB

loständern ist zentral, um eine kundenfreundliche Inneneinrichtung zu schaffen.

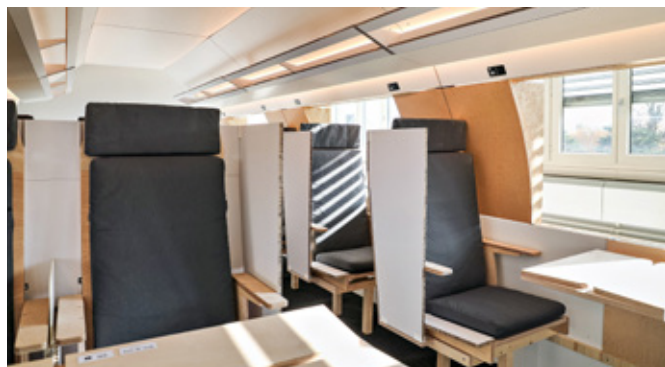
Es ist erfreulich, dass sich die SBB schon weit im Voraus mit neuen Sitzplatzkonzepten auseinandersetzen und Interessengruppen wie Pro Bahn Schweiz einbeziehen. So können hoffentlich teure Fehler vermieden werden und es kann ein Zug entstehen, der sich an den Interessen der Kundinnen und Kunden orientiert.

Gewisse Konzepte verworfen

Dass sich die Besichtigungen lohnen, hat sich bereits gezeigt. Durch die Befragung der Interessengruppen wurde eine Idee bereits wieder verworfen. Das Sitzplatzkonzept «Yin-Yang» hätte den Fokus auf Privatsphäre gelegt und je zwei Einzelsitze mit seitlichen Trennwänden richtungsversetzt angeordnet. In den Tests hat sich aber gezeigt, dass man für den Fensterplatz

fast über die Person auf dem Gangplatz klettern müsste. Durch die Richtungsversetzung wäre ausserdem die erhoffte Privatsphäre gar nicht genügend vorhanden gewesen und hätte im Gegenteil zu fast intimen, einengenden Situationen geführt. Dank der Rückmeldungen verschiedener Organisationen wurde dieses Konzept bereits wieder verworfen und möglicherweise ein teures Experiment vermieden.

Klar ist schlussendlich aber auch: Bei den Konzepten handelt es sich erstmals nur um Ideen. Im Endeffekt sind die SBB stark von den Bahnherstellern abhängig und sowohl die Beschaffung als auch der Betrieb muss wirtschaftlich machbar sein. Der Beschaffungsprozess zieht sich über viele Jahre hinweg, und wir können nur hoffen, dass am Ende etwas von den guten Ideen übrigbleibt und auch die Details kundenfreundlich umgesetzt werden.



Das Setting für die Tests neuer Sitzplatzkonzepte.

Kleine Revolution im Süden

20-Jahr-Jubiläum: Der regionale Bahnverkehr im Tessin und in der Lombardei ist dank TILO konstant gewachsen und hat ein beachtliches Niveau erreicht.

Gerhard Lob Lange war dem öffentlichen Verkehr im Tessin ein stiefmütterliches Dasein beschieden. Das ist mittlerweile Geschichte – vor allem dank der TILO SA, welche zusammen mit den Muttergesellschaften SBB und Trenord den regionalen Bahnverkehr im Tessin und in der Lombardei sicherstellt. Soeben durfte die 2004 gegründete TILO ihr 20-jähriges Bestehen feiern – mit einem neuen Passagierrekord. Im Jahr 2024 nutzten rund 24 Millionen Fahrgäste die Züge.

Das Unternehmen verbindet beide Regionen mit einem eigenen, grenzüberschreitenden Angebot. Como, Mailand, Luino, Gallarate, Varese und der Flughafen Malpensa sind vom Tessin mit S-Bahn-Zügen beziehungsweise mit einem RegioExpress (RE) erreichbar. Das befahrene Netz misst 341 Kilometer mit 63 Haltestellen (35 in der Schweiz, 28 in Italien). Die Achse Chiasso – Lugano – Bellinzona mit Anschluss nach Locarno ist besonders wichtig. Sie ist das Rückgrat des Angebots im Tessiner ÖV.

Die Aktionäre des in Bellinzona ansässigen Unternehmens sind zu 50 Prozent die SBB und zu 50 Prozent Trenord. Trenord ist eine lombardische Bahngesellschaft, die aus dem Zusammenschluss von Trenitalia Divisione Lombardia und Le Nord entstanden ist. Trenord hat das bis Juni 2011 von Trenitalia gehaltene Aktienkapital übernommen.

Die TILO-Flotte besteht aus 54 Flirt-Triebzügen (23 vier- und 17 sechsteilige sowie 14 sechsteilige TSI-Kompositionen). An Werktagen verkehren täglich 480 TILO-Züge. Wichtige Etappen der Entwicklung waren das Jahr 2008, als erstmals ein TILO-Zug über die Grenze bis nach Como fuhr, dann die Eröffnung der Linie von Mendrisio über Stabio nach Varese (FMV) Ende 2017 (mit folgendem Anschluss an den Flughafen Mailand-Malpensa) und die Inbetriebnahme des 15,4 Kilometer langen Ceneri-Basistunnels im Jahr 2020. Der RE80 verbindet seither stündlich Locarno mit Mailand.



Denis Rossi ist seit 1. November 2017 Direktor der TILO SA. Bild: TILO SA

«Der 15-Minuten-Takt bleibt ein Fernziel»

Gerhard Lob Aus Anlass des 20-jährigen Bestehens hat das InfoForum TILO-Direktor Denis Rossi interviewt. Das auf Italienisch geführte Interview findet sich in voller Länge auf den Seiten 12 und 13. Hier einige zentrale Passagen in deutscher Sprache.

Wir haben jetzt einen Halbstundentakt auf den Hauptstrecken. Gesprochen wird aber bereits von einem 15-Minuten-Takt. Wann wird es so weit sein?

Denis Rossi: Es bleibt ein Fernziel, das im Übrigen auch von der Politik und dem zuständigen kantonalen Verkehrsdepartement unterstützt wird. Im Moment ist das wegen der limitierenden Infrastruktur nicht möglich. Wir brauchen das dritte Gleis Bellinzona – Giubiasco, danach zusätzliches Rollmaterial und Personal. Frühestens in 8 bis 10 Jahren könnten wir einen solchen Takt zwischen Bellinzona und Locarno umsetzen, wenn das dritte Gleis bis Giubiasco dann fertiggestellt ist.

Apropos Bellinzona: Seit langem ist von einer neuen Haltestelle Piazza Indipendenza die Rede, die nur 800 Meter vom Bahnhof Bellinzona in Richtung Giubiasco entfernt wäre. Ist das sinnvoll?

Diese Haltestelle geht auf eine Vereinbarung zwischen dem Kanton Tessin und den SBB zurück, die vor einigen Jahren getroffen wurde, und müsste gleichzeitig mit dem dritten Gleis Bellinzona – Giubiasco realisiert werden. Als TILO-Direktor erlaube ich mir zu sagen, dass wir bei der Einrichtung neuer Haltestellen sehr zurückhaltend sein sollten.

Mehr Haltestellen bringen doch mehr Passagiere.

Ja, aber wir sind eine Eisenbahn, ein Massenverkehrsmittel auf Schienen. Es gibt sogar Leute, die zwei Haltestellen zwischen Giubiasco und Bellinzona wollen und eine weitere zwischen Bellinzona und Castione im Bereich von San Paolo. Wir sollten zurückhaltend sein und können nicht alle 500 Meter einen TILO-Halt einlegen. Jeder Halt verlängert die Fahrt. Der Kanton hat viel in den öffentlichen Verkehr investiert, dazu gehört auch ein effizientes Bussystem auf der Strasse als Zubringer zu den TILO-Haltestellen.

In Minusio wurde vor kurzem nur 1,5 Kilometer vor dem Bahnhof Locarno eine neue Haltestelle in Betrieb genommen. Ein Fehler?

Es wurde so entschieden; von einem Fehler möchte ich nicht sprechen. Wir haben noch andere solcher Haltestellen, zum Beispiel in Mendrisio San Martino – 800 Meter vom Bahnhof Mendrisio entfernt, allerdings in einem dichten Industrie- und Dienstleistungsquartier.

«Non possiamo fare una fermata TILO ogni 500 metri»

20 anni di TILO SA, Treni Regionali Ticino Lombardia, che ha rivoluzionato il sistema di trasporto pubblico transfrontaliero. Intervista al direttore Denis Rossi.

Intervista: Gerhard Lob

Nel 2025, TILO festeggia i suoi primi 20 anni. Possiamo immaginare che nella sua veste di direttore sia molto contento dei risultati raggiunti – oltre 24 milioni di passeggeri nel 2024: un nuovo record.

Denis Rossi: Un nuovo record, sì. Ma va detto che da tempo ormai ogni anno ha segnato un nuovo primato, eccezion fatta per i due anni di Covid, 2020 e 2021. Dunque, c'è stata una crescita costante.

Si potrebbe supporre che l'aumento maggiore sia dovuto ai frontalieri.

Direi proprio di sì. Vediamo questo aumento a Stabio, ma soprattutto a Chiasso, dove il numero degli utenti transfrontaliero è raddoppiato in pochi anni. Una crescita incredibile.

Nonostante questa crescita ci sono ancora tante persone in Ticino che non hanno mai percorso la galleria di base del Ceneri con un treno TILO.

Sì, purtroppo è così. Ed è un peccato. Abbiamo 149 treni ogni giorno che attraversano la galleria di base del Ceneri permettendo di passare dal Sopraceneri al Sottoceneri in soli 7 minuti. Sarebbe bello che tutti i ticinesi percorressero questa galleria almeno una volta.

Non poche persone in Ticino si lamentano dei prezzi dei biglietti, soprattutto chi non ha un abbonamento mensile. Faccio un esempio. Per la tratta Lugano – Locarno, pur con abbonamento metà-prezzo, una coppia paga 36,40 franchi per un biglietto andata e ritorno, senza metà prezzo 72,80 franchi. Non è troppo caro?

Posso capire che questi prezzi possano spaventare, soprattutto coloro che viaggiano saltuariamente, senza riduzioni di prezzo. D'altra parte, il servizio è molto performante. Inoltre offriamo tempi di viaggio competitivi tra i principali centri. In ogni

caso, le tariffe sono dettate dalla comunità tariffaria Arcobaleno, non da TILO.

Durante le ore di punta i convogli sono pienissimi mentre durante il giorno e durante il fine settimana, le carrozze sono molto meno frequentate. Si potrebbe incentivare l'utenza con prezzi più bassi nelle fasce intermedie, come viene fatto nella regione di Lucerna, con biglietti risparmio anche nel traffico regionale?

Questo è un tema di Arcobaleno. Il sistema tariffario è molto comodo perché dà la possibilità di viaggiare con un unico biglietto utilizzando diversi mezzi di trasporto, bus, treno oppure battello in ogni fascia oraria. Complicare il sistema potrebbe anche allontanare qualche cliente. Va pure detto che il prezzo è molto più conveniente per chi viaggia regolarmente e acquista un abbonamento.

Attualmente abbiamo un sistema di corse ogni mezz'ora sulle linee principali. Si parla di raggiungere una frequenza di ogni 15 minuti. È un obiettivo sempre attuale?

Sì. Anche le autorità politiche sostengono questo obiettivo. Ma attualmente non è ancora possibile, vi sono limiti dettati dall'infrastruttura. È necessario un terzo binario a Bellinzona, come pure disporre di un maggior numero di treni e di personale. Penso che riusciremo a realizzare questa frequenza al più presto fra 8/10 anni per i collegamenti Bellinzona – Locarno, grazie al terzo binario fra Giubiasco e Bellinzona.

A proposito di Bellinzona. Si parla da tempo di una fermata del treno in Piazza Indipendenza, a solo 800 metri dalla stazione di Bellinzona. Che senso ha?

Questa fermata risale ad un accordo fra cantone Ticino e FFS di parecchi anni fa e dovrebbe essere realizzata contestualmente al terzo binario Bellinzona – Giubiasco. Come direttore di Tilo non ho paura di dire

che si deve fare molta attenzione con nuove fermate.

Più fermate potrebbero portare più utenti.

Sì, ma siamo una ferrovia, un mezzo di trasporto di massa su binari. C'è chi vorrebbe addirittura due fermate fra Giubiasco e Bellinzona e un'altra fra Bellinzona e Castione in zona San Paolo. Dobbiamo fare molta attenzione: non possiamo fare una fermata Tilo ogni 500 metri. Ogni fermata prolunga il viaggio. Il cantone ha investito molto sul trasporto pubblico includendo nella sua strategia anche il trasporto su gomma per arrivare alle fermate TILO.

A Minusio è stata costruita una fermata a 1,5 chilometri dalla capolinea di Locarno. Un errore?

È stata una scelta, non voglio parlare di errore. Abbiamo altre fermate di questo tipo, come quella di Mendrisio San Martino situata a 800 metri dalla stazione di Mendrisio, tuttavia, in una zona densa di industrie e servizi. Ribadisco quanto detto precedentemente, ritengo che non dobbiamo creare altre fermate di questo tipo altrimenti miglioriamo l'accessibilità al TILO ma rendiamo più lungo e meno attrattivo il viaggio.

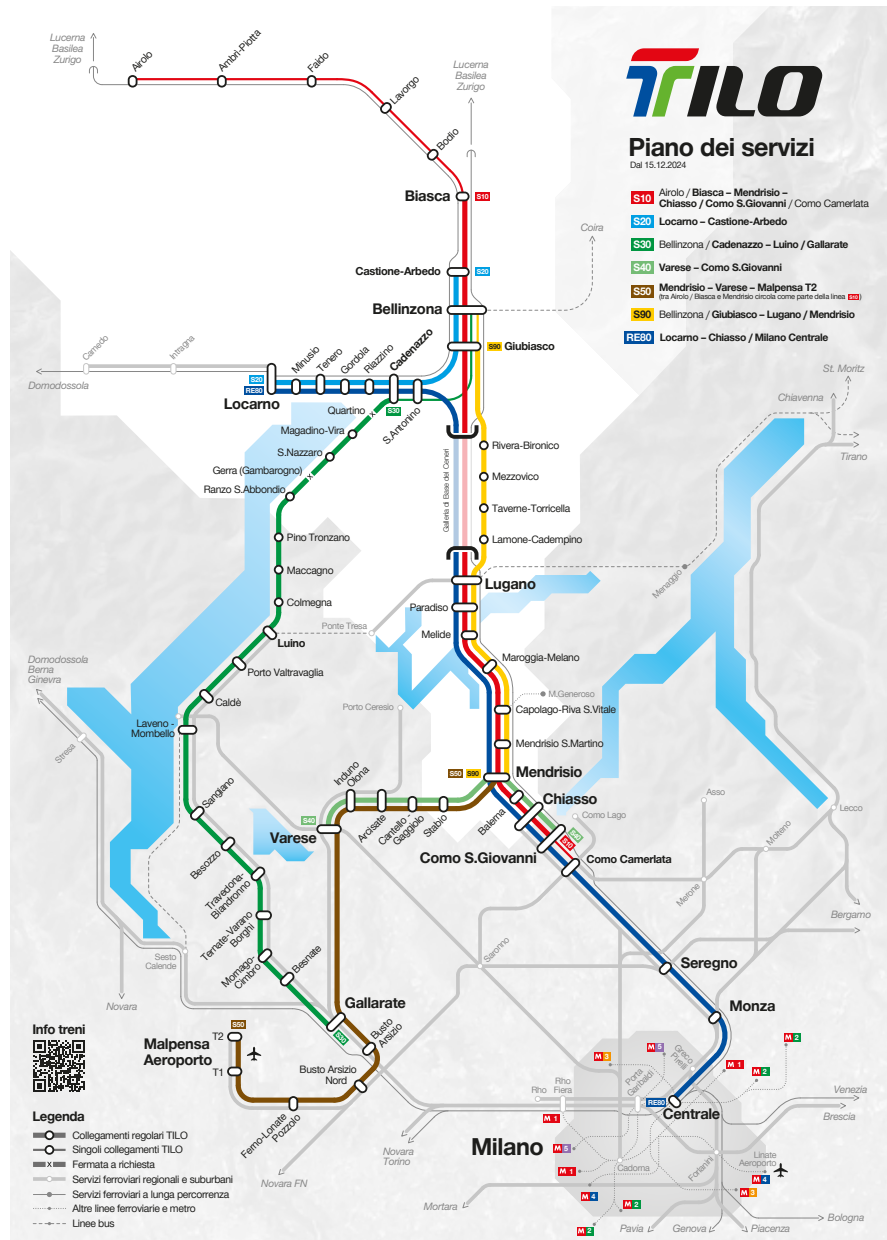
TILO è un sistema transfrontaliero Ticino e Lombardia. Purtroppo, ci sono spesso scioperi in Italia che si ripercuotono su tutto il sistema, anche in Ticino. Quanto è difficile gestire una linea ferroviaria celere tra due stati?

Prima di tutto voglio sottolineare che, su una rete che viene anche usata da treni nazionali di lunga percorrenza, treni internazionali e treni merci, abbiamo avuto nel 2024 un tasso di puntualità molto alto, del 94,2 per cento – anche questo è un record. Per le coincidenze la percentuale è ancora più alta. Dunque, siamo molto soddisfatti. Il problema degli scioperi esiste. Dopo il Covid il numero di scioperi è raddoppiato: prima avevamo uno sciopero al mese,

Gravierende Entgleisung

GL Glücklicherweise kommt es selten zu Bahnunfällen. Doch am 20. Dezember 2024 ist eine unbesetzte TILO-Komposition bei Sigirino (zwischen Rivera und Lugano) entgleist. Der Zug war etwa sechs Kilometer talabwärts gerollt, bevor er zum Stehen kam. Eine Untersuchung durch die Staatsanwaltschaft und die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST ist im Gange. Die Bergungsarbeiten waren sehr aufwändig. Die Kästen des TILO-Zuges liegen nun in der Zone Cornaredo von Lugano.

Zum Unfall sagt TILO-Direktor Denis Rossi: «Dieser Vorfall hat mich sehr bestürzt. Derzeit wissen wir, dass es sich nicht um ein technisches Problem handelte, sondern um eine Verkettung von menschlichen Fehlhandlungen. Die Ermittlungen werden die genauen Ursachen aufzeigen, aber benötigen auch einige Zeit. Auf jeden Fall ist es ein schwerwiegendes Ereignis, auch wenn die Schäden glücklicherweise nur materiell sind und es keine Personenschäden gab. Der sechsteilige Zug, ein recht neuer Triebzug, ist unbrauchbar. Es tut uns auch sehr leid, was passiert ist, weil es kurz vor Weihnachten war – am Ende des Jahres 2024, das in vielen Belangen ein sehr gutes Jahr für TILO war. Wir werden das Ergebnis der Ursachenanalyse genau studieren, um mögliche Verbesserungen abzuleiten.»



Von Airolo bis Mailand: Der TILO-Netzplan zeigt den grossen Einzugsbereich.

Grafik: TILO

ora sono due. È un po' tantino... tuttavia direi che abbiamo fatto passi in avanti nella gestione di questi scioperi. Gli scioperi sono regolamentati con servizi garantiti nei giorni feriali e per fortuna non esistono scioperi selvaggi a oltranza come in altri paesi.

E gli scioperi sulla linea per Malpensa?

Milano – Malpensa è l'unica linea dove abbiamo bus sostitutivi in caso di sciopero. È molto importante per garantire ai clienti di prendere l'aereo.

Quando sarà conclusa l'elettificazione della linea Como – Lecco che dovrebbe essere integrata nel sistema TILO?

Ci auguriamo che la prima tratta fino a Molteno sia pronta per fine 2027. L'idea è di realizzare una cadenza oraria tra Como e Molteno, oltre ad alcuni treni diretti per Chiasso – Mendrisio, a partire da dicembre 2027. Per il tragitto da Molteno a Lecco bisognerà aspettare ancora qualche anno.

In dicembre c'è stato un grave incidente che ha fatto molto discutere. Un treno TILO, fortunatamente vuoto, è deragliato a Sigirino. Il convoglio ha percorso circa 6 chilometri prima di uno stop forzato. Sono in corso un'inchiesta della procura e del Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza (SIS). Quali sono state le sue reazioni quando ha ricevuto questa notizia?

Ho avuto una reazione di sgomento. Per ora sappiamo che non si è trattato di un problema tecnico ma di una successione di errori umani. Le indagini saranno più precise sulle le cause, ma ci vorrà tempo. È un incidente grave che fortunatamente non ha coinvolto persone. Vi sono stati gravi danni materiali. Il treno da sei vagoni, un convoglio quasi nuovo, è inutilizzabile. Siamo costernati e molto dispiaciuti per ciò che è successo anche perché l'incidente è successo poco prima di Natale – a fine del 2024 che per una moltitudine di aspetti è stato un anno molto positivo per TILO. Faremo il possibile per capire a fondo le cause di questo incidente e trarre insegnamenti che ci permettano di eliminare tutti i punti problematici.

Nachrichten 1

Neue Schilthornbahn

Die steilste Seilbahn der Welt zwischen Stachelberg und Mürren im Berner Oberland hat am 14. Dezember 2024 den Betrieb aufgenommen. In nur vier Minuten fährt die Seilbahn mit einer Steigung von 159,4 Prozent über die senkrechten Wände der Mürrenfluh. Die Pendelbahn überwindet auf einer Fahrbahnlänge von 1194 Metern 775 Höhenmeter. Die Kapazität beträgt 800 Personen pro Stunde. Zeitgleich mit der Eröffnung der neuen Seilbahn von der Talstation nach Mürren nahm auch die erste Spur der Funifor-Bahn auf der zweiten Sektion zwischen Mürren und Birg den Betrieb auf. Birg ist momentan Endstation. Der Schilthorn Gipfel (Piz Gloria) bleibt bis Mitte März geschlossen. (gl)



Teures ZVV-Familienabo

Eine Familie bezahlt für ein Jahresabo des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) mehr als für ein Familien-Generalabonnement der SBB, wie die NZZ Anfang Februar bekannt machte. 7916 Franken kostet das ZVV-Abo für alle Zonen für eine vierköpfige Familie, das Familien-GA der SBB kostet 200 Franken weniger. Der Preisunterschied entsteht, weil das GA für Familien stark vergünstigt ist: Nur ein Elternteil muss den vollen Preis von 3995 Franken bezahlen, der zweite Elternteil nur noch 2290 Franken und die Kinder je 710 Franken. Nun hat die Alternative Liste im Zürcher Kantonsparlament einen Vorstoss eingereicht, der für tiefe und mittlere Einkommen günstigere Preise im ZVV-Netz verlangt. (gl)



Farinelli folgt auf Lombardi

Der Tessiner Nationalrat Alex Farinelli ist anlässlich der Jahresversammlung im Dezember in Bern zum neuen Präsidenten von SwissRailvolution gewählt worden. Er trat die Nachfolge von alt Ständerat Filippo Lombardi an, der den neu gegründeten Verein während drei Jahren zur Referenz für das Verkehrskreuz Schweiz gemacht hat. SwissRailvolution hat sich zum Ziel gesetzt, das Parlament für die Bedeutung der Nord-Süd- und Ost-West-Bahnachsen für Wirtschaft, Umwelt, Gesellschaft und die geostrategische Positionierung der Schweiz in Europa zu sensibilisieren. Pro Bahn Schweiz ist Mitglied von SwissRailvolution. (pd)



Erneutes Spitzenquartal

Zum Abschluss des Bahnjahres 2024 zeichnet der Schienenpersonenverkehr in der Schweiz mit 5,89 Milliarden Personenkilometern erneut einen Quartalsrekord (+4,5 Prozent). Zudem vermochte der Schienengüterverkehr mit 2,88 Milliarden Nettotonnenkilometern im Vergleich zum Vorjahr leicht zuzulegen (+0,8 Prozent). Dies sind

die wichtigsten Erkenntnisse aus dem aktuellen Quartalsreporting Bahn, basierend auf den Daten der Litra und des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) in Zusammenarbeit mit den SBB. (pd)

.....Pünktlich wie noch nie

Das Jahr 2024 war für die SBB nach eigenen Angaben ein Jahr mit einem Rekordwert bei der Zugpünktlichkeit: 93,2 Prozent (Vorjahr: 92,5 Prozent) der Züge kamen rechtzeitig an. Ein Zug gilt in der Schweiz als pünktlich, wenn er mit weniger als drei Minuten Verspätung am Bahnhof eintrifft. Insbesondere die Westschweiz und das Tessin (Region Süd) konnten ihre Pünktlichkeitswerte steigern – mit 91,9 Prozent respektive 92,6 Prozent. Die Anschlusspünktlichkeit lag über alle Regionen wie im Vorjahr bei 98,7 Prozent. Die Kundenzufriedenheit blieb laut SBB trotz zahlreichen Baustellen, verschiedener Störungen und wetterbedingter Herausforderungen hoch. (pd)

.....Unpünktlich wie selten

Die Deutsche Bahn war 2024 so unpünktlich unterwegs wie seit mindestens 21 Jahren nicht mehr. Nur 62,5 Prozent der ICE- und IC-Züge waren pünktlich unterwegs, wie ein Sprecher des Unternehmens der Nachrichtenagentur DPA mitteilte. 37,5 Prozent der Fernzüge waren mit einer Verspätung von mehr als 6 Minuten unterwegs (also «unpünktlich»). Die Bahn stellte auf Anfrage Zahlen bis zurück ins Jahr 2003 zur Verfügung. Bislang hatte der Tiefstwert bei 64 Prozent Pünktlichkeit im Jahr 2023 gelegen, nach 65,2 Prozent im Jahr zuvor. Der Bestwert betrug 84,3 Prozent im Jahr 2004. Als Grund für die Verspätungen wurde in erster Linie eine veraltete, störanfällige und überlastete Infrastruktur genannt. (gl)

Mailand – Paris startet wieder

Anfang April wird die Hochgeschwindigkeitsverbindung Milano – Paris ihren Betrieb wieder aufnehmen. Die Linie war seit August 2023 unterbrochen, nachdem auf der französischen Seite des Frejus-Tunnels ein Erdbeben die Strecke Turin – Lyon blockiert hatte. Trenitalia fährt diese Verbindung mit ihren Frecciarossa-Zügen. Es gibt zwei Verbindungen pro Richtung und pro Tag. Die Fahrzeit beträgt rund sieben Stunden. (gl)

Bahn frei für das grosse Jubiläum

In Etwilen wird am kommenden 27. April das Jubiläum «150 Jahre Schweizerische Nationalbahn» gefeiert.

Johannes von Arx Die Nationalbahn? Wo fährt diese denn? Sie fährt längst nicht mehr, stiftete aber unschätzbaren Nutzen für das heutige nationale Bahnnetz. Am zentralen Punkt in Etwilen (TG), einem Dorf mit 270 Einwohnerinnen und Einwohnern, wird am 27. April 2025 das 150-Jahr-Jubiläum gross gefeiert.

Man schrieb das Jahr 1875. Damals begannen die Kohlschaufler in harter Muskelarbeit die Kessel der Dampflok zu befeuern, galt es doch, schwere Personen- und Güterzüge über die Grenze und die mächtige Rheinbrücke zwischen Singen (D) und Etwilen zu ziehen. Hier schufteten die Rangierarbeiter an der Drehscheibe und stellten Weichen. Ohne Weichenmotor war dies auch Schwerstarbeit. Sie trennten und formierten die Güterwagen neu zu Zügen Richtung Kreuzlingen/Konstanz beziehungsweise Winterthur, Seebach, Baden, Lenzburg und Zofingen. Angedacht war gar die Weiterführung durchs Mittelland, natürlich auch für den Personenverkehr.

Unglück einst, Glück heute

Leider war der Schweizerischen Nationalbahn (SNB) kein Erfolg beschieden. Den Gründern wehte von Anfang an ein eisiger Wind entgegen. Gegner war damals vorab die Schweizerische Nordostbahn (NOB). So

ging die SNB mit Sitz in Winterthur schon nach zwei Jahren in Konkurs. Doch es verblieben fast 159 Kilometer Schienen, welche einen bedeutenden Güterverkehr auf dem Nordost Singen – Winterthur mit den beiden eindrücklichen Stahlbrücken über Rhein und Thur ermöglichten, mit Etwilen als Verknüpfungspunkt zum Ostast nach Kreuzlingen – Konstanz. Damit wandelte sich auch Etwilen zum Bähnlerdorf, in welchem der initiative Lokführer Christian R. Frauenknecht in den letzten drei Jahren das frühere Dienstgebäude der SBB zum «Haus Lokgesicht» umgebaut und zu einer riesigen Bahnmedienbibliothek ausgebaut hat.

In Etwilen zeugen die zahlreichen Rangier- und Abstellgleise sowie eine Drehscheibe vom einstigen regen Güterumschlag (bis 2004). Letztere dient heute noch zum Wenden von Dampflok historischer Züge. Diese Infrastruktur sowie das Bahnhofgebäude stehen unter Denkmalschutz.

Bei der Fusion der grossen Privatbahnen zu den SBB 1902 spielte die SNB eine wichtige Rolle und ohne ihre Gleise wäre das Bahnland Schweiz um wichtige Strecken ärmer. Etwilen ist heute neuer Knotenpunkt zwischen Turbo und den Dampfbahnzügen Etwilen – Singen. Dem einstigen Elan verdanken wir unter anderem auch die kurvenreiche Linie durch das landschaftlich reizvolle Zürcher Weinland mit der S29 Winterthur – Etwilen – Stein am Rhein (SH). Die S-Bahn auf dieser Strecke ist von grosser Bedeutung für Touristen und Pendlerinnen, als Verbindung zum historischen Städtchen am Übergang vom Untersee zum Rhein wie auch zur abwechslungsreichen Seelinie S1 entlang Bodensee und Rhein. Ohne die S29 hätte die Stadt Stein am Rhein mit ihren berühmten Wandgemälden und als wichtiges Zentrum der Seelinie S1 nie die heutige touristische Bedeutung erlangt.

Grund genug für ein grosses Fest in Etwilen. Es geht buchstäblich über die Schienen mit vielen bahnhistorischen Attraktionen wie Dampflok, Reisewagen, Spezialfahrzeugen, dem Lösch- und Rettungszug der SBB. Fast brandneu ab Werk lockt der «Flirt Evo» von Stadler Rail, der schon nächstes Jahr auf dem Netz von Turbo und damit auch auf den Linien S1 und S29 rollt. Eine Festwirtschaft, Musik sowie Infostände verschiedener Bahnvereine ergänzen den überregionalen Anlass. Die Anreise ab Olten auf der einstigen SNB-Strecke und Sonderfahrten mit historischen Fahrzeugen sichern Alt und Jung ein unvergessliches Erlebnis.

Pro Bahn ist am Sonntag, 27. April 2025 in Etwilen mit einem Informationsstand präsent. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Weiterführende Informationen sowie das Festprogramm unter www.nationalbahn.ch

Die Liniengrafik gibt einen guten Überblick. Grafik: Werner Wocher



Vorrang für Kundensicht bei Billettkontrolle

Ein Meinungsbeitrag zur Bussenpraxis bei den SBB: Warum werden Bahnkunden oft wie «Kriminelle» behandelt?

Roland Arnet Ein Beispiel von einer Zugfahrt Bern – Basel Ende Januar 2025 mit Originalworten der Kundin: «Letzten Dienstag im Zug von Bern nach Olten wurde ich für ein zu spät gelöstes Billett mit 90 Franken gebüsst. Ich habe sofort per Kontaktformular bei der SBB eine Annullierung dieser Gebühr gefordert, da der Zug begleitet war und ich das Billett immerhin 15 Minuten vor der Kontrolle gelöst habe, was zeigt, dass ich keine Absicht hatte, schwarz zu fahren. Die SBB hat dann die Gebühr auf 10 Franken reduziert. Das freute mich natürlich und zeigt, dass es sich lohnt, eine Reklamation zu machen. Andererseits können natürlich einige Personen aufgrund mangelnder Sprachkenntnisse oder Ausbildungsniveau keine solche Reklamation schreiben und bezahlen somit dann diese 90 Franken. Irgendwie ist das auch stossend, wer reklamiert, muss weniger zahlen, wer nicht reklamiert, zahlt den vollen Preis ...».

Der Wunsch dieser Kundin an Pro Bahn Schweiz: «Wenn sich Pro Bahn für eine Abschaffung dieser Praxis der Büssung <zu spät> gelöster Tickets einsetzen könnte, wäre das sicher eine gute Sache. Ich finde diese Praxis sehr fragwürdig und extrem kundenunfreundlich».

Hier unsere Antwort: Auch die von den SBB eingezogenen 10 Franken sind fragwürdig. Bahnkundinnen und -kunden sind das tragende Element des öffentlichen Verkehrs und zu dieser Kundschaft heisst es Sorge zu tragen. Niemals sollten Kunden vom Bahnpersonal wie Kriminelle behandelt werden. Doch die Wirklichkeit ist leider zu oft bei unserer Hauptbahn SBB anders. Sie hat sehr viele Mitarbeitende, die sich in übersteigertem Pflichtgefühl bewegen und das Sprichwort «der Kunde ist König» wohl als Fremdwort betrachten. Besonders störend ist das Verhalten im Fernverkehr, wo gewisse Mitarbeitende bei den Ticketkontrollen knallhart die fragwürdigen Vorschriften durchsetzen und Bussen ohne Rücksicht erteilen.

Wissen diese Mitarbeitenden eigentlich, woher sie ihren Lohn beziehen? Zumindest ein Nachdenken darüber würde



Die Billett-Kontrolle ist nötig, aber bitte mit Augenmass.

Bild: SBB

ihnen nicht schaden. Was würde wohl passieren, wenn die Millionenbeiträge für die Hauptbahnen aus der Steuerkasse plötzlich versiegen würden. Zumindest müssten die meisten CEOs sich einmal grundlegend überlegen, ob der jetzt eingeschlagene Weg zur Veränderung auch der richtige ist. Ich denke dabei nicht nur an das erwähnte unfaire und kundenfeindliche Überprüfen bei den SBB auf ein gültiges Billett. Auch das Abschaffen des Bargelds bei den Billettautomaten und bei Parkuhren an Bahnhöfen wirken sich langfristig wohl negativ auf den gesamten Betrieb aus.

Treue Fahrgäste verprellt

Ich bin klar dafür, dass im Nahverkehr (Tram, Bus, Regionalzüge) strenge Regeln für Ticket-Kontrollen gelten müssen. Doch Bussen zu verteilen im Fernverkehr, wenn

«Ich finde diese Praxis sehr fragwürdig und extrem kundenunfreundlich.»

erst kurz nach der Abfahrt ein Billett gelöst wurde, ist mehr als nur fragwürdig. Ich kenne immer mehr einst treue Fahrgäste, die wegen solch beobachteten oder selbst erlebten Zwischenfällen konsequenterweise auf die weitere öV-Nutzung verzichten und als Ersatz nun das Auto nutzen. Einen Kunden zu gewinnen braucht sehr viel Zeit; ihn zu verlieren braucht ein oder mehrere solch unschöne Zwischenfälle, wie oben beschrieben.

Ist das wirklich der Weg, welchen die öV-Branche in der Zukunft gehen soll? Ich denke nein, denn die Schweizer Bevölkerung wünscht sich einen guten und leistungsfähigen öV. Dass Sparmassnahmen in den nächsten Jahren angesagt sind, weiss seit dem Entscheid von Bundesrat Rösli jeder. Doch der Fokus muss immer von der Sichtweise der Kundschaft ausgehen. Nicht die weltfremd operierenden Manager mit teilweisen fragwürdigen Einsparungen wie dem Entfernen von Kreuzungsstellen in Bahnhöfen, die künftig zu unschönen Verspätungen führen werden, sollten das sagen haben. Die Sicht der Kundinnen und Kunden muss immer im Vordergrund bleiben, denn die Zukunft der Schweiz gehört dem gut funktionierenden öV.

ÖV-Kolumne

Erstklassige Posse

Kurt Metz

Sind Sie auch schon mit einem Billett der 2. Klasse durch eine Erstklasstüre in den Zug eingestiegen und haben dann in die 2. Klasse hinüber gewechselt? Ich schon mehrmals, beispielsweise in Zürich HB, wenn ich es in letzter Minute vor Abfahrt noch schaffte, den hintersten Wagen zu erreichen. Im Januar wollten genau das vier Teenager an der Haltestelle Allmend/Messe in Richtung Luzern tun, weil der Bereich bei der nächstgelegenen Türe zur 2. Klasse heillos überfüllt war. Sie kamen nicht weit: Auf der Einstiegsplattform der 1. Klasse wurden sie von zwei Zentralbahn-Stichkontrolleurinnen abgefangen und trotz gültigen Fahrtausweisen mit je 75 Franken gebüsst.

Der darauf folgende mediale Wirbel gipfelte in einem Beitrag in der Hauptausgabe der Tagesschau. Auf

Anfrage von SRF schrieben die SBB, es sei strengstens verboten, sich mit einem 2.-Klasse-Billett in der 1. Klasse aufzuhalten. Dieses Verbot gelte auch für Gänge, Vorräume und Einstiegsbereiche der Wagen. Da scheint es kein Pardon zu geben, auch wenn man dabei einen Beitrag leistet, die Abfahrt des Zugs nicht zu verzögern.

In Analogie hat man als Zweitklassreisender auch nichts in einer Toilette eines Erstklasswagens zu suchen. Da stellen sich mir zwei Fragen. Erstens: Gilt das auch, wenn die einzige Toilette in der 2. Klasse ausser Betrieb ist und ich dringend aufs «Hüsli» muss? Und wie steht es mit einem Fahrgast der 1. Klasse eines S-Bahn-Zugs, der ein dringendes Bedürfnis hat, die Komposition aber nur eine Toilette im Zweitklassbereich führt? Würde diese Person

nach dem Verrichten ihres «Geschäfts» dann auch gebüsst, weil sie im falschen Zugteil unterwegs ist? Dazu steht nichts im Reglement.

Leider findet sich darin auch nichts über gesunden Menschenverstand, Augenmass und Verhältnismässigkeit beim Aussprechen von Bussen in besonderen Situationen. Solche kommen allerdings immer häufiger vor angesichts der rasant wachsenden Fahrgastzahlen.

Wenn die Bahnen an ihrer Pünktlichkeit festhalten wollen, dann müssen sie alle Türen für sämtliche Kundinnen und Kunden freigeben – besonders dann, wenn die eine oder andere Türe einen Kleber trägt, der auf ihren Defekt hinweist und sie somit nicht gebraucht werden kann.

www.alstom.com

MOBILITÄT FÜR DIE SCHWEIZ

Komfort, Sicherheit, Zuverlässigkeit

- FV-Dosto Fernverkehrszug
- Flexity-Tram in Zürich
- Metro Lausanne
- TRAXX Last Mile Lokomotive



ALSTOM
• mobility by nature •

Ein Prachtband über Zahnradbahnen

Der Spanier Joan Carles Salmerón i Fernández dokumentiert Bergbahnen in aller Welt. Der erste Band über die Schweizer Zahnradbahnen ist erschienen.

Lorenz Degen Über Zahnradbahnen gibt es viele Bücher, was aber Joan Carles Salmerón i Fernández vollbringen will, ist ebenso einzigartig wie ambitioniert: Fünf Bände möchte er herausgeben, um die Zahnradbahnen in aller Welt zu dokumentieren. «Enzyklopädie der Zahnradbahnen» nennt er daher auch seine geplante Reihe, also ein langlebiges Nachschlagewerk.

Walter Hefti hatte 1971 den Band «Zahnradbahnen der Welt» herausgegeben, 1976 noch einen Nachtragsband mit Ergänzungen und Korrekturen. Cyrill Seiffert hat vor einigen Jahren ebenfalls eine Enzyklopädie der Zahnradbahnen veröffentlicht, allerdings weitaus kompakter als es Salmerón i Fernández mit seinen fünf Bänden vorhat. Erfreulich, dass nun rund 50 Jahre nach Heftis Werk wieder eine gründliche Bestandesaufnahme erfolgen soll, wo Zahnstangen zwischen den Gleisen liegen oder einmal gelegen sind. Der 38-jährige Autor ist Historiker und seit 2012 Direktor von Terminus Centre d'Estudis del Transport, einem Institut für Verkehrsgeschichte in Barcelona. Daher sind die Bücher auch in Spanisch, Katalanisch und Englisch erhältlich.

Fünf Bände geplant

Salmerón i Fernández hat sein Werk geografisch aufgeteilt: Der erste Band, soeben erschienen, befasst sich nur mit der Schweiz. Band 2 soll Westeuropa umfassen, womit Frankreich und Spanien gemeint sein dürften, denn in Band 3 folgt Deutschland separat. In Band 4 über Mittel- und Osteuropa dürften Österreich, Ungarn und die übrigen Staaten der einstigen Donaumonarchie abgebildet werden. Band 5 vollendet mit Afrika, Amerika, Asien und Ozeanien den Blick auf die übrige Welt.

Betrachtet man den Band 1 zur Schweiz, so lässt sich zweifellos sagen, dass dieser ein Meisterstück geworden ist. Nach einer Einleitung zur Entwicklung der Bergbahnen in der Schweiz stellt er die einzelnen Strecken vor, wobei er deren geografische Lage und Geschichte beschreibt, technische Besonderheiten, den Streckenverlauf und das Rollmaterial vorstellt. Un-



Zum Buch

Joan Carles Salmerón i Fernández
Enzyklopädie der Zahnradbahnen
Band 1: Schweiz
Terminus, Barcelona, 2024
ISBN: 978-84-949102-9-6
zirka 68 Franken

ter «Industriearchäologie» sind ehemalige Trasseverläufe und Anmerkungen zum Verbleib von ehemaligen Fahrzeugen vermerkt. Im Band sind sämtliche Zahnradbahnen verzeichnet, auch längst nicht mehr existierende wie die Steinbruchbahn Ostermundigen oder Leuk – Leukerbad. Das summarische Inhaltsverzeichnis wäre noch ausbaufähig, da es nur die geografischen Räume abdeckt, ohne aber die einzelnen Strecken zu nennen. So muss man sich dann bis zur gewünschten Bahn durchblättern.

Eigene Fotografien und Archivbilder

Salmerón i Fernández hat sehr sorgfältig recherchiert. Kleine Fehler – wie die Bezeichnung «Elektrolokomotiven» für die Triebwagen 1 und 5 der Vitznau-Rigi-Bahn, oder «quadratisch» statt trapezförmig für die Sprossen der Riggenbach'schen Leiterzahnstange – können an der Übersetzung

liegen und schmälern die saubere Arbeit keineswegs.

Hervorragend ist auch die Bebilderung gelungen. Auf den Cover ist die Lok 7 der Vitznau-Rigi-Bahn abgebildet. Viele der Aufnahmen hat der Autor selbst gemacht oder eigenes Archivmaterial verwenden können. Umfangreich in der Ausgestaltung (270 Seiten) erfreut die hochwertige Ausführung des Buches. Im Anhang findet sich eine Tabelle mit den Steckeneröffnungen und Stilllegungen, dazu eine Übersicht der Triebfahrzeuge der vorgestellten Zahnradbahnen. Auch diese Zusammenstellung ist sehr detailliert ausgeführt. Es muss eine sehr grosse Arbeit gewesen sein, alle diese Angaben zusammenzutragen. Wenn es dem Autor gelingt, dieses hier erreichte Niveau durchzuhalten, wird seine Reihe wirklich zu einem unentbehrlichen Nachschlagewerk. Der Band 1 zur Schweiz ist es bestimmt schon.



Der schöne Band präsentiert die Vielfalt der Schweizer Zahnradbahnen auf anschauliche Weise.

Bild: zVg

Neu an Bord

Das neue Magazin «Schiffig» berichtet über die nautischen Aktivitäten in der Schweiz.

Lorenz Degen Im Bereich der Schiene gibt es für Eisenbahnfreunde eine Vielzahl an Publikationen, die über das aktuelle Geschehen informieren und die Vergangenheit dokumentieren. Bei den Schiffen ist dies anders. Die «Dampferzeitung», eine edel gestaltete Zeitschrift, wurde Ende 2023 als gedruckte Ausgabe eingestellt und tritt nunmehr online in Erscheinung. «Das Dampfboot» als Vereinsorgan der Vereinigung Schweizer Dampfbootfreunde (VSD/ASV) stand vor der gleichen Frage: Weiterhin gedruckt oder nur noch im Internet erscheinen? «Der Vorstand des VSD/ADV ist aber klar der Meinung, dass gerade in der heutigen Zeit mit der Flut und Beliebtheit an Information im Internet eine gut gemachte und gedruckte Form einer Zeitschrift immer noch attraktiv ist», schreibt Redaktor Thomas Schmid in seinem Vorwort zur Erstausgabe.

Um eine breitere Leserschaft ansprechen zu können, wurde nun der Sprung nach vorne gewagt: Mit der Schiffs-Agentur in Zug, die unter anderem Reisen, Schiffsmieten und Schiffsartikel anbietet, und der Union Swiss Nautic (USN), einer Vereinigung der nicht eidgenössisch konzessionierten Fahrgastschiffen, wurden zwei Partner gefunden, welche das Projekt

einer neuen Zeitschrift realisieren halfen. Am 1. April 2024 erschien die erste Nummer von «Schiffig», wie sich das neue Magazin nennt. Herausgegeben wird das Heft vierteljährlich vom Weber-Verlag in Thun. Ein Jahresabonnement kostet 45 Franken, ein Versand ins Ausland ist gegen Aufpreis möglich.

Kernredaktion und freie Mitarbeiter

«Inhaltlich soll die Dampfschiffahrt im Grossen und Kleinen ein Schwerpunkt bleiben und dabei die historischen und technischen Facetten beleuchten», so Thomas Schmid. Nebst ihm gehören Heinz Amstad, Yvonne Scheiwiller und Peter Probst der Redaktion an. Mario Gavazzi, Stefan Hellstern, Ernst Mischler, Michi Schäfer und Guido Städler sind als freie Mitarbeiter tätig. Dampfschiff-Doyen Jürg Meister übernimmt mit Yvonne Scheiwiller die Übersetzungen, denn die Artikel enthalten auch eine französische und sogar englische Zusammenfassung, was ein internationales Publikum ansprechen dürfte.

«Schiffig» ist grafisch sehr ansprechend aufgemacht, handlich im Format und einladend für die Lektüre. Diana Lischer ist für die Gestaltung verantwortlich. In der Heftmitte befindet sich jeweils ein Poster



Das neue Magazin vermittelt Hintergründe aus der Schifffahrt. Bild: zVg

mit einer Grossaufnahme eines Schiffes. Die Themen wechseln sich je nach Heft ab: Rückblicke auf längst verschwundene Dampfer, Besuch einer Werft, Portrait eines Künstlers, Ausblick auf ein Jubiläumsjahr. Man stellt fest: Die Vielfalt der nautischen Szene ist beachtlich.

Das InfoForum heisst das neue Magazin im Kreis der «Verkehrsblätter» herzlich willkommen und wünscht allseits eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.



Jetzt Mitglied oder Gönner werden von Pro Bahn Schweiz!

Mit einer Gönnerschaft unterstützen Sie unser Engagement.

- ab CHF 100.– / Jahr inkl. InfoForum
- ab CHF 500.– / Jahr inkl. InfoForum und Logo-Auftritt im InfoForum

Anmeldung unter www.pro-bahn.ch



Nachrichten 2

Gratis-öV in Genf

Seit 1. Januar 2025 dürfen im Kanton Genf unter 25-Jährige kostenlos – und Rentnerinnen und IV-Bezüger zum halben Preis Bus, Tram und Regionalzug fahren. Das Angebot hat einen regelrechten Boom auf die öffentlichen Verkehrsmittel ausgelöst. Vor den Schaltern bildeten sich lange Schlangen. Tausende von Abos wurden gelöst. Der Kanton Genf rechnet pro Jahr mit Kosten von 32 Millionen Franken, die er dank der prall gefüllten Staatskasse spielend deckt. Das Vorhaben verfolgen auch andere Kantone – zum Beispiel Luzern. Dort hat die SP im Kantonsrat eine Motion eingereicht, die öV-Gutscheine für Jugendliche verlangt. (gl)



•• Neue Sitzbänke bei den SBB

Die SBB investieren in neue Sitzbänke an den Bahnhöfen. Damit wollen die SBB den Bedürfnissen der verschiedenen Anspruchsgruppen – wie beispielsweise Menschen mit eingeschränkter Mobilität – gerecht werden und die Sitzgelegenheiten bezüglich Komfort, Qualität und Ästhetik verbessern. Die neuen Bänke bestehen aus Holz, Beton und Stahl. «Holz hat den Vorteil, dass es sich wärmer anfühlt als beispielsweise Stahl, was zu einem angenehmeren Sitzgefühl beiträgt», teilte das Unternehmen mit. Ab dem zweiten Halbjahr 2025 werden die SBB jährlich rund 100 ihrer insgesamt rund 5000 Sitzbänke an den Bahnhöfen ersetzen. Später soll die Frequenz zum Glück erhöht werden, sonst würde die Erneuerung 50 Jahre dauern. (pd/gl)

Sanierung am Simplon

Die SBB sanieren in den nächsten vier Jahren den Simplontunnel. Die Oströhre des Simplontunnels muss auf der gesamten Länge erneuert werden. Die erste Bauetappe startete Anfang Februar 2025 und wirkt sich insbesondere auf den Fahrplan des BLS-Autoverlads zwischen Brig und Iselle aus. Die Auto-Züge verkehren im Zweistundentakt statt im 1,5-Stundentakt. Die RE-Züge zwischen Brig und Domodossola verkehren mehrheitlich fahrplanmässig. Eine Vorwarnung: Vom 8. Juni bis 27. Juli sowie 31. August bis 12. September 2025 ist die Strecke zwischen Domodossola und Milano ganz für den Zugverkehr gesperrt. Dadurch fallen alle EC-Züge zwischen Domodossola und Milano aus. Es soll einen Busersatzverkehr geben. (pd)



Gestrandet in Innsbruck

Pech für das belgisch-niederländische Startup «European Sleeper»: Der neue Nachtzug von Brüssel nach Venedig hat den Zielbahnhof bei seiner Jungfernfahrt Anfang Februar nicht erreicht. Wegen eines Fehlers bei der italienischen Bahn (einer mangelnden Bewilligung) mussten die Passagiere im österreichischen Innsbruck aussteigen und den Zug wechseln, wie European Sleeper mitteilte. Die Verbindung soll mit einem Dutzend Halten in fünf verschiedenen Ländern eigentlich Vorzeigeprojekt für den europäischen Nachtschienenverkehr sein. Das Unternehmen klagt allerdings über mangelnde Finanzierung und bürokratische Hürden. Die Verbindung zwischen Brüssel und Venedig wird im März deshalb nur sechs Mal angeboten. (gl)

Geringer öV-Anteil

25 Prozent des Gesamtverkehrs in der Schweiz (Strasse und Schiene) wird durch touristische Aktivitäten verursacht, wie ein vom Bundesrat in Auftrag gegebener Bericht des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) aufzeigt. Zu touristischen Aktivitäten gehören in dieser Statistik Ferien und Tagesausflüge. Nicht dazu zählen der Pendlerverkehr (47 Prozent) oder regelmäßige Freizeitbeschäftigungen wie der Besuch im Fitnessstudio oder im Probelokal (27 Prozent). Im Bericht des Bundesamtes wurde erstmals der Anteil des öV am Tourismusverkehr ermittelt. Bei 74 Prozent der Fahrten wird das Auto genutzt, bei 24 Prozent die öffentlichen Verkehrsmittel und bei 2 Prozent das Velo. (gl)

Romandie protestiert

Der grosse Fahrplanwechsel im Fernverkehr der SBB im Dezember habe für die Romandie neben manchen Verbesserungen vor allem grosse Verschlechterungen gebracht: Diese Ansicht ist in der Westschweiz weit verbreitet. Aus Protest hat sich die «Alliance des villes» aus 30 Städten gebildet, die Anfang Februar am Genfer Bahnhof Cornavin protestierte und von Bundesbern sofortige Verbesserungen forderte. Zu den Kritikpunkten gehört, dass Genf nur noch eine einzige IC-Verbindung im Stundentakt hat, nämlich den IC 1 über Bern nach Zürich in die Ostschweiz. Der IC 5, der zuvor über die Jurasüdfuss-Linie bis nach Genf gefahren ist, endet neu in Lausanne – mit einem Halt wenige Minuten vorher in Renens. (gl)

•• Flixbus ab Zürich?

Gemäss diversen Medienberichten könnte Flixbus bald mit eigenen Zügen in der Schweiz fahren. Geplant seien Verbindungen zwischen Zürich und München und eine Verlängerung der Linie Berlin – Basel nach Zürich (bisherige Endstation ist der Badische Bahnhof). Möglich werden soll die «Invasion» der grünen Flixbus-Züge dank der Verhandlungen zwischen der Schweiz und der EU, die im Dezember 2024 abgeschlossen wurden. Teil des EU-Deals ist ein Abkommen für den Schienenverkehr. (gl)

Perspective Rail 2050

Du rêve de la citrap-vaud jusqu'au brouillon de l'OFT.

Daniel Mange En 2010, la citrap-vaud publie son étude «Plan Rail 2050», un projet de développement du réseau ferroviaire suisse découpé en trois étapes:

- la première étape, Cadence, généralise l'horaire cadencé à l'ensemble du territoire;
- la deuxième, Fréquence, introduit un horaire cadencé à haute fréquence, avec un train tous les quarts d'heure sur les tronçons les plus chargés;
- la troisième, Vitesse, offre des relations aussi rapides que possible à l'intérieur du pays, et de la Suisse vers les métropoles européennes (Lausanne – Zurich en 1 heure, Zurich – Lugano en 55 minutes, Lausanne – Londres en 4h45, par exemple (voir la carte détaillée).

En conclusion, les trois étapes (Cadence: futur proche, Fréquence: étape de transition, Vitesse: étape ultime) constituent une véritable stratégie pour transformer le réseau actuel, version Rail 2000, en un système ferroviaire moderne, incluant la grande vitesse et garantissant une intégration complète au réseau européen.

2012: la stratégie ferroviaire du Conseil fédéral

En 2012, le Conseil fédéral publie sa stratégie ferroviaire qui se résume au court texte suivant, manifestement inspiré par le Plan Rail 2050:

- «Le développement prévu pour le réseau ferroviaire comprend trois étapes:
1. renforcer et compléter le système des nœuds par un horaire cadencé intégral;
 2. augmenter la fréquence de desserte des gares et étendre les capacités;
 3. relever la vitesse de circulation sur certaines lignes.

Plan Rail 2050: le réseau suisse à l'issue de l'étape Vitesse (horizon 2050); les temps de parcours approximatifs sont calculés à partir de Lausanne.

Grafique: Citrap VD

Une augmentation marquée de la vitesse de circulation conformément au troisième point constitue un objectif à plus long terme (2040 environ). Cependant, les aménagements ferroviaires réalisés d'ici là ne devront pas entraver une évolution vers des vitesses plus élevées.»

2024: Perspective Rail 2050 de l'OFT

Après l'édition 2012 de la stratégie ferroviaire du Conseil fédéral – ambitieuse, limpide et compacte – l'Office fédéral des transports (OFT) a cru utile de remettre l'ouvrage sur le métier et accouche aujourd'hui de trois documents censés renouveler la version de 2012.

Sous le titre Perspective Rail 2050, l'OFT nous propose un long résumé daté du 24 septembre 2024, accompagné d'un premier texte d'août 2023 «Perspective Rail 2050. Rapport de synthèse. Vision, objectifs et orientation», suivi d'un second opus «Perspective Rail 2050. Concrétisation territoriale» paru en septembre 2024.

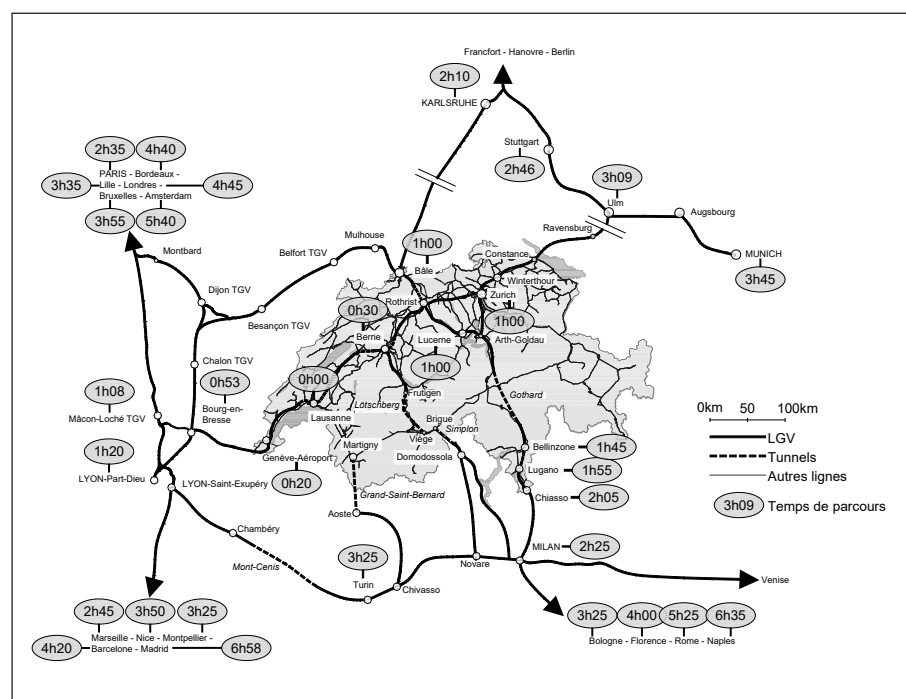
En lieu et place des 7 lignes de la stratégie 2012, ces deux rapports consacrent 153 pages pour définir une vision, 6 objectifs, une orientation générale et une concrétisation territoriale.

La vision se résume à une phrase qui réussit l'exploit de ne mentionner ni le transport, ni la mobilité: «Grâce à un emploi efficace de ses atouts, le rail apporte une grande contribution à l'objectif climatique 2050 et renforce la Suisse en tant que lieu de vie et d'activité économique».

Les six objectifs qui suivent sont des lieux communs sans substance; deux exemples suffisent:

1. Le développement ferroviaire est coordonné avec les objectifs du développement territorial.
5. L'exploitation ferroviaire est sûre, ponctuelle et fiable».

20 pages sont nécessaires pour départager les trois orientations de développement du rail: «courtes distances», «courtes et moyennes distances» et «longues distances»; avec audace, l'OFT a choisi la deuxième option...Enfin, la concrétisation territoriale évoque, région par région, les flux ferroviaires possibles tout en précisant qu'elle «ne constitue toutefois pas encore un projet d'offre incluant des déclarations sur le réseau de lignes, la densité des cadences ou des horaires». En résumé, tout le travail de fond reste à faire...



Un premio per la stazione di Chiasso ed Astuti

Il riconoscimento «Euroferr» è stato assegnato alla stazione di Chiasso per essere un luogo «ad alta valenza storica, turistica, ambientale e archeologica» – Omaggiati anche l'associazione Astuti (Associazione Ticinese Utenti dei Trasporti Pubblici) e la Galleria Baumgartner.

Gerhard Lob «Per noi la stazione ha sempre avuto un ruolo a dir poco fondamentale. La sua inaugurazione nel 1874 ha dato avvio allo sviluppo di Chiasso e del Basso

Distretto, favorendo l'arrivo di spedizionieri, banche, e tant'altro», ha sottolineato il sindaco di Chiasso, Bruno Arrigoni, in occasione del Premio Ferroviario Europeo «Euroferr». Il riconoscimento è stato consegnato il 17 gennaio 2025 da parte Association Européenne des Cheminots (AEC). Per Astuti erano presenti Melitta Jalkanen e Michele Kessler. La consegna del premio è avvenuta alla presenza del consigliere nazionale Giorgio Fonio, del caposezione della mobilità del Dipartimento del Territorio, Mirco Moser, e del manager Regione Sud delle FFS Stefano Ardò, così come di Genaro Bernardo (consigliere nazionale AEC Italia) e Mario Pietrangeli (vicepresidente AEC Italia). Sono stati premiati anche il

comitato Astuti e la Galleria Baumgartner, entrambi considerati «benemeriti nel campo ferroviario».

Il premio «Euroferr» viene assegnato con lo scopo di valorizzare le storiche stazioni europee con le loro linee ferroviarie, nonché i territori che li ospitano, ha spiegato Pietrangeli. AEC non considera infatti le stazioni solo come punti di transito ma anche come porte di ingresso a magici territori ricchi di storia, turismo, bellezze ambientali e archeologiche.

I musei ferroviari sono considerati benemeriti in quanto raccontano la storia di quella ferrovia e di quel territorio facendo rivivere le persone che hanno utilizzato il mezzo ferroviario per scoprire il territorio.

Bahn 2050 unter der Lupe

Gerhard Lob Im Beitrag für Citrap VD (Seite 21) analysiert Daniel Mange die Entwicklungsschritte der Strategie «Bahn 2050», ausgehend von einer Studie, die sein Verein bereits im Jahr 2010 vorgelegt hat. Diese forderte einen flächendeckenden Taktfahrplan, eine schrittweise Erhöhung der Frequenzen und echte Schnellverbindungen zwischen den Metropolen sowie eine Integration in das europäische Bahnnetz. Trotz etlicher Studien von Behördenseite seien bis heute keine substantziellen Fortschritte erreicht worden. In den jüngsten Berichten wimmle es von Phrasen ohne Substanz.

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

La stazione di Rothenburg a Mendrisio

Gerhard Lob Nell' ottobre 2024 è stata inaugurata alla Galleria Baumgartner di Mendrisio la riproduzione in scala 1:87 della stazione ferroviaria di Rothenburg, situata sulla linea ferroviaria Lucerna – Olten. Questo plastico è considerato dagli esperti il più lungo del mondo per quanto riguarda la riproduzione di stazioni. La decisione di esporre il manufatto nel piano inferiore della collezione Baumgartner, che attualmente comprende oltre 4000 pezzi, è nata per solidarietà nei confronti di amici modellisti di oltre Gottardo che non avevano più uno spazio per esporre questo modello. Per la Galleria di Mendrisio, inaugurata nel 2001 dall'impresario Bruno Baumgartner, è sicuramente un bel plusvalore.

Firmen / Gönner

			
			
			
			Gemeinden
			BL: Läuelfingen GL: Glarus Nord UR: Erstfeld ZH: Aesch, Dietikon, Dübendorf, Elgg, Meilen, Rafz, Richterswil, Thalwil, Uetikon, Wädenswil

Tessiner Pro-Bahn-Sektion erhält Auszeichnung

Die Europäische Vereinigung der Eisenbahner widmet dem Bahnhof Chiasso, Astuti und der Galleria Baumgartner in Mendrisio den Europäischen Bahnpreis «Euroferr».

Gerhard Lob Der Bahnhof Chiasso ist in seinem 151. Bestehungsjahr mit dem Europäischen Bahnpreis «Euroferr» ausgezeichnet worden. Die Auszeichnung wurde im Rahmen einer Feierstunde am 17. Januar 2025 dem Gemeindepräsidenten von Chiasso, Bruno Arrigoni, durch Vertreter der italienischen Sektion der Association Européenne des Cheminots (AEC) überreicht. Neben dem in jüngster Vergangenheit umfassend renovierten Grenzbahnhof erhielten die Pro-Bahn-Sektion im Tessin (Astuti – Associazione Ticinese Utenti dei Trasporti Pubblici) sowie die Galleria Baumgartner in Mendrisio diese Würdigung. Für Astuti waren Melitta Jalkanen sowie Michele Kessler an der Feierstunde im Gemeinderatssaal von Chiasso präsent.

Der AEC begründete die Wahl des Bahnhofs Chiasso «wegen seiner langjährigen Geschichte der völkerverbindenden Freundschaft mit Europa sowie seiner historischen, touristischen, ökologischen und archäologischen Bedeutung». Der südlichste Bahnhof des Landes war letzten März nach zweieinhalbjähriger Renovie-

rungszeit neu eingeweiht worden. Insgesamt flossen seit 2017 über 245 Millionen Franken in die Modernisierung der Infrastruktur. In der Bahnhofshalle steht nach wie vor die Skulptur «Italia e Svizzera» der Künstlerin Margherita Osswald-Toppi aus dem Jahr 1933, welche die Verbundenheit der beiden Länder symbolisiert.

Laut der AEC sind Bahnhöfe nicht nur Durchgangsorte, sondern auch Zugangspunkte zu Gegenden mit reicher Geschichte und Kultur. Deshalb will die Vereinigung durch ihre Preise europaweit historische Bahnhöfe, Bahnlinien und deren umliegende Regionen aufwerten. Die Association Européenne des Cheminots ist 1961 auf Initiative des damaligen französischen

Aussenministers Robert Schuman in Turin gegründet worden. Sie hat sich zur Aufgabe gemacht, die politische Entwicklung Europas mit der europäischen Eisenbahngeschichte zu verknüpfen.

Mit der Auszeichnung der Tessiner Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs Astuti und des Eisenbahnmodellbau-Museums Baumgartner unterstreicht die AEC deren «Verdienste im Bereich der Eisenbahn».

Melitta Jalkanen (zweite von links) nimmt für Astuti den Preis entgegen.
Bild: Gerhard Lob



Galleria Baumgartner mit Rothenburg-Modell

Direkt gegenüber dem Bahnhof Mendrisio befindet sich die Galleria Baumgartner. Sie ist seit über 20 Jahren ein Anziehungspunkt für Modellbahn-Freunde. Tausende von Modellen stammen von den führenden Unternehmen der Branche: Märklin, Lemaco, Fulgurex, Trix, LGB, Hermann, Metrop, Rivarossi, Bemo und andere, die die Originale getreu wiedergeben. Zurück geht

die Sammlung auf Bruno Baumgartner, der mit Tankstellen (Piccadilly) ein Vermögen machte, dessen Herz aber für die Bahn schlug. Besonders stolz ist man in der Galleria Baumgartner über den jüngsten Zugang: Das Modell der Bahnanlagen in Rothenburg, das aus dem Kanton Luzern in den Südzipfel der Schweiz gebracht wurde. *Internet: www.galleriabaumgartner.ch*

Kontakte Pro Bahn

Pro Bahn Schweiz 8000 Zürich M 078 878 03 23 info@pro-bahn.ch	Pro Bahn Espace Mittelland Bielstrasse 5, 3263 Buetigen Aldo Hänni, Präsident T 032 530 13 12, M 079 327 58 56 pbs-em.praesident@pro-bahn.ch	Pro Bahn Ostschweiz Heiligkreuzstr. 32, 9008 St. Gallen Bruno Eberle, Präsident M 071 245 36 46 beberle@swissonline.ch	Pro Bahn Zentralschweiz St. Johannesstrasse 4, 6300 Zug Martin Stuber, Präsident M 078 746 13 12 pbs-zs.praesident@pro-bahn.ch
Zentralvorstand Karin Blättler Präsidentin M 079 961 34 53 karin.blaettler@bluewin.ch	Pro Bahn Nordwestschweiz 4000 Basel Lorenz Degen, Präsident M 079 728 87 24 lorenzdegen@bluewin.ch	Pro Bahn Ticino Astuti Via Gen. Guisan 20, 6828 Balerna Fabio Canevascini, Presidente M 079 248 5014 fabio@fabiocanevascini.ch	Pro Bahn Zürich Weissenrainstr. 8, 8708 Männedorf Sandro Hartmeier, Präsident M 079 609 41 11 pbs-zh.praesident@pro-bahn.ch



Das Ticket für Vielfahrer:innen

Mehrfahrtenkarten und Abos
einfach in der BLS App kaufen:
bls.ch/mobil